



Statens vegvesen



Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:
Torodd Schira - 22033738

Vår referanse:
2011/176533-001

Deres referanse:

Vår dato:
04.01.2013

Avslag på klage over vedtak vedrørende ombygging

Vi viser til din klage datert 19. januar 2012 på vedtak om å anse motorbytte i [REDACTED] som oppbygging. Vi beklager at stor saksmengde har ført til lang saksbehandlingstid.

Historikk

Det ble søkt om motorbytte, samt økning av tillatt totalvekt 17. oktober 2011. Søknaden ble avslått av Stavanger trafikkstasjon 21. november 2011, hvor det også ble klargjort grundig for regelverket. Etter innvilget utsettelse på klagefrist ble klage oversendt 19. januar 2012. Saken ble oversendt til Vegdirektoratet 28. februar 2012. Foreløpig svar ble sendt 4. juni 2012.

Forskrifter – regelverk

Av opplysningene som du har gitt i din søknad ser vi at du har benyttet Lovdata til å hente fram forskriften, og viser derfor kun til de mest relevante delene i vår besvarelse.

Kjøretøysforskriften

§ 1-1. Forskriftens virkeområde m.m.

1. Denne forskrift får anvendelse for kjøretøy som registreres første gang eller tas i bruk uten registreringsplikt i Norge 1. januar 1995 eller senere.

§ 1-7. Unntak for bruktilimporterte kjøretøy

Kjøretøy som tidligere har vært registrert, eller tatt i bruk uten registreringsplikt i annet land skal tilfredsstille de krav som i Norge gjuldt på det tidspunkt kjøretøyet ble registrert eller tatt i bruk i annet land.

§ 7-2. Reparasjon, ombygging og oppbygging av kjøretøy

- 1.7 Ombygging: Forandringer som medfører at kjøretøyet tekniske spesifikasjoner, utseende mv. blir endret i forhold til den utformelse kjøretøyet hadde ved første gangs registrering i riket, eventuelt i forhold til den utformelse det senere er godkjent med av godkjenningssmyndigheten, men hvor endringen ikke er av større omfang enn at kjøretøyet som helhet anses som samme kjøretøy som det opprinnelige kjøretøyet.
- 1.8 Oppbygging: Produksjon/ sammensetning av kjøretøy av nye og/ eller brukte

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8147 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefax: 22 07 37 68
fsmappost@vegvesen.no
Org.nr: 971072001

Kontoradresse
Byggesakeret 6A
0607 Oslo

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Biskopstveien 18
5015 VADSE
Telefon: 78 91 15 50
Telefax: 78 95 33 52

del, av to eller flere kjøretøyer, eller av deler og kjøretøy som nevnt i kombinasjon, til et kjøretøy som tidligere ikke har vært godkjent i riket.

4. Oppbygging av kjøretøy

- 4.2.2 karosseri til kjøretøy med ramme skiftes ut med karosseri av annen utformelse, og/ eller når karosseriet det skiftes til ikke passer rett på rammen uten modifikasjon av festeponkter og lignende.

Vegdirektoratets vurdering

Det er i klagen reist flere spørsmål om hvilket regelverk som gjelder din bil. Vegdirektoratet vil derfor først redegjøre for hvilke forskrifter som gjelder for din bil og deretter behandle klagen på vedtaket om at bilen anses som oppbygd.

Etter kjøretøysforskriften § 1-1 nr. 1 er forskriftens virkeområde kjøretøy som registreres første gang i Norge 1. januar 1995 eller senere. Din bil er importert fra Sverige til Norge og registrert første gang her i landet den 17. august 2006. Dermed er det kjøretøysforskriften som er riktig forskrift i forhold til din bil. Kjøretøysforskriften § 1-7 gir unntak for bruktilimporterte kjøretøy, og sier at kjøretøyet skal tilfredsstille de krav som gjuldt i Norge på det tidspunkt kjøretøyet ble registrert eller tatt i bruk i annet land.

For din bil betyr dette at de tekniske kravene som var gjeldene i 1967 skal benyttes, og bilen blir dermed teknisk sidestilt med en bil som har vært registrert i Norge siden 1967. I kjøretøysforskriften finnes de tekniske kravene fra og med kapittel 8, mens generelle bestemmelser, definisjoner, regler for godkjenning og ombygging finnes i kapittel 1 til og med 7. Dette betyr at de administrative bestemmelsene i kjøretøysforskriften (kap. 1 – 7) skal benyttes og at de tekniske kravene som finnes i regelverket som var gjeldene i 1967 benyttes istedenfor tilsvarende i kjøretøysforskriften kap. 8 og utover. Dette medfører videre at kjøretøysforskriften kapittel 7 om reparasjon, ombygging og oppbygging benyttes ved behandling av din søknad.

Kjøretøysforskriften § 7-2 nr. 3 og 4, med underpunkter, gir eksempler på grensene mellom ombygging og oppbygging. Formuleringen i nr. 4.2.2 medfører at en beach-buggy som bygges i Norge anses som oppbygd, det vil si nytt, kjøretøy. Et karosseri i annet materiale (glassfiber) og fullstendig avvikende utseende fra det originale VW-karosseriet er helt klart i annen utformelse som forskriftsteksten sier.

Ved import og godkjenning i Norge skal kjøretøyet identifisert kontrolleres opp mot de utenlandske registreringspapirene. Blant annet vil årsmodell som er oppgitt i papirene vurderes i forhold til hvordan kjøretøyet er teknisk og utseendemessig. Dersom et karosseri er skiftet til et i annet materiale og/eller fullstendig avvikende utseende, medfører det vanligvis at det fattes vedtak om å avvise kjøretøyet og dermed ikke tillate registrering i Norge fordi bilen ikke lenger er i samsvar med opprinnelig årsmodell.

Vegdirektoratet behandlet en klagesak i 2001 hvor det ble vurdert at beach-buggy som var registrert som «ombygd fordon» i Sverige på tross av dette fortsatt skulle anses som ombygd og registrering i Norge skulle tillates. Din bil er dermed registrert på unntak som ombygd VW blant annet på grunnlag av at de svenske særreglene for ombygging til beach-buggy er strenge på hva som tillates endret fra original VW, og at de svenske vognkontorene sier ombygd VW 1967. Kjøretøyet anses derfor fortsatt som VW fra 1967.

For øvrig viser vi til at Vegdirektoratet i andre saker vedrørende om- og oppbygging av kjøretøy, også har tatt stilling til hvorvidt endringer gjøres over tid, med mellomliggende godkjenninger, eller alle endringer gjøres samtidig. Uavhengig av om det foreligger en godkjenning av en endring i mellomtiden eller ikke, har Vegdirektoratet vist til at vurderingen av et kjøretøy som oppbygd til enhver tid må sees i sammenheng med kjøretøyet opprinnelse. Med andre ord, dersom det gjøres flere endringer over tid, men hver endring i seg selv er å anse som ombygging, skal likevel kjøretøyet (helhet) legges til grunn. Tidligere endringer på kjøretøy i forhold til hva som opprinnelig er godkjent skal derfor tas i betraktning ved vurdering av senere endringer. Dette har blant annet vært til rettslig behandling for så vidt gjelder trimvise endringer ved motorbytte og karosseribytte på Mercedes Geländewagen. Vegdirektoratet har fått medhold i sin tolkning av kjøretøyforskriften kap 7 i retten.

Det vil si at selv om det gjøres endringer som hver for seg er ombygging (så som motorbytte og karosseribytte), vil de til sammen gjøre at bilen ikke lenger anses som det samme kjøretøyet og dermed blir et nytt kjøretøy. Dette gjelder også selv om det er mange år mellom endringene. Vegdirektoratet viser her spesielt til definisjonene av ombygging og oppbygging i kjøretøyforskriften § 7-2, nr. 1.7 og 1.8. Vi bemerker også at kapittel 7 har blitt endret flere ganger, slik at enkelte endringer på bil som var tillatt tidligere ikke lenger er tillatt.

For din bil som ble ombygd i Sverige før 2006, importert til Norge og registrert på unntak som aksepterer den opprinnelige bilens identitet fra 1967, betyr dette at den allerede ved importen til Norge var på det maksimale av hva som kan tillates av endringer uten at den anses som oppbygd. Bilen ble registrert med innkortet original bunnplate (ramme), tilnærmet original motor og frammed karosseri. Som beskrevet ovenfor er dette over grensen for hva som anses som ombygging av norskregistrert bil, men de svenske buggy-ombyggingene har blitt akseptert på unntak. En videre ombygging til en motor med helt annen konstruksjon enn den originale betyr derfor at bilen anses som oppbygd når det tas hensyn til saker knyttet til andre biltyper, og rettsbehandlingen av disse.

For biler som er registrert i Norge er det det norske regelverket som gjelder. For din bil som ble bygd om i Sverige var det svensk regelverk som gjaldt da den ble bygd om, men norsk som gjelder etter at den ble norskregistrert. På grunn av Vegdirektoratets vurdering om å godta svensk vurdering av ombygd når det gjelder beach-buggy var det mulig å registrere din bil i Norge, uten denne unntaksvurderingen ville det ikke vært mulig å registrere beach-buggy her i landet. Slik norsk regelverk er utformet har det ikke vært mulig å registrere beach-buggy som ombygd VW etter 1970. Vegdirektoratet er likevel klar over at det er noen få som har blitt godkjent uten at vi kjenner bakgrunnen for dette i detalj. Det ble også i en kort periode godkjent ombygning til Speedster ved at det originale VW-karosseriet ble kuttet kraftig ned og dekket med et speedsterkarosseri i glassfiber. Etter en gjennomgang av kapittel 7 og en forskriftsendring i 2001 ble denne metoden ikke lenger godkjent som ombygging.

Vi vedlegger rundskriv 2005/004660-010, Generelle retningslinjer for diverse ombygginger i forhold til kjøretøyforskriften kapittel 7 og 2011/1393883-001, Retningslinjer for senking og heving av bil – endrer notat 2005/004660-010. Her er blant annet motorbytte og effektøkning omtalt. Som beskrevet i rundskrivet er fabrikkantens største (sterkeste) motoralternativ vanligvis grensen for trimming/motorbytte. Det kan også i noen tilfeller tas hensyn til spesialversjoner, motorsportversjoner eller «tuningutgaver» levert av fristående firma. På biler med (solid) ramme kan det på gitte vilkår godtas mer større motor enn det som har vært levert til biltypen, men da under forutsetning at disse sakene behandles individuelt og

gjennomgår en vurdering av Statens vegvesens spesialistgruppe for ombygging, oppbygging og reparasjon (SFOOR). I fagforum bestående av SFOOR, SFOOR regionkontakter og Vegdirektoratet har det blitt vurdert at slike motorbytter kan godtas dersom motoren ikke er sterkere enn 15kW/100 kg egenvekt (ble øket fra 10kW/100 kg i 2011).

Vedtak

Vegdirektoratet er enig med Stavanger trafikksjonson om at gjennomføring av motorbytte på VW med registreringsnummer X-767 vil anses som oppbygging. Trafikksjonson har korrekt vist til kjøretøyforskriften § 7-2, nr. 1.7 som hjemmel for vedtaket. Direktoratet anser at det er uheldig at trafikksjonson henviser til svensk regelverk i vedtaket.

Vedtaket fattet av Stavanger trafikksjonson 21. november 2011 om ikke å kunne tillate motorbytte til 112 hk vannkjølt 2.1 l motor fra nyere VW Transporter, opprettholdes.

Vedtaket er endelig, og kan ikke påklages, jf. forvaltningsloven § 28.

Seksjon for kjøretøYTEKNIKK

Med hilsen


Karin Søhnel
Avdelingsdirektor


Tormod Schau

2 vedlegg