



## Statens vegvesen

Likelydende brev  
Se vedlagt liste

Behandlende enhet:  
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:  
Trond Robert Larsen - 77617300

Vår referanse:  
2015/093309-001

Deres referanse:

Vår dato:  
14.08.2015

### Høring - Forslag til endring av forskrift 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll

Vegdirektoratet sender med dette på offentlig høring forslag til forskrifter om endring av forskrift 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy.

Høringen omhandler forslag til endring av kontrollintervaller for henholdsvis personbiler (bil gruppe M1) med tillatt totalvekt 3501- 7500 kg, bobiler (campingbiler inkludert), samt bevaringsverdige kjøretøy (veteranbiler).

Det foreslås at endringsforskriftene trer i kraft 1.januar 2016.

Følgende vedlegg til høringsbrevet er kun tilgjengelige på våre nettsider [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no) under «Offentlige høring»:

- Vedlegg 1 Høringsnotat med forslagene og bakgrunn for forslagene
- Vedlegg 2 Forslag til endringsforskrift til forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy
- Vedlegg 3 Liste over høringsinstanser.

Høringsvar sendes til Statens vegvesen Vegdirektoratet, Postboks 8142 Dep, 0033 Oslo eller til [firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no) innen 15. november 2015.

Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
Med hilsen



Bodil Rønning Dreyer  
direktør



Sonja Elizabeth Lindqvist

Postadresse  
Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep.  
0033 Oslo

Telefon: 02030  
Telefaks: 22 07 37 68  
[firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Brynsengfare 6A  
0667 OSLO

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Landsdekkende regnskap  
9815 Vadsø  
Telefon:  
Telefaks:

**Eksterne mottakere:**  
Høringsinstansene

**Interne mottakere:**  
0.Postmottak øst  
0.Postmottak midt  
0.Postmottak sør  
0.Postmottak vest  
0.Postmottak nord

## Høringsnotat

### Høring– Forskrift om endring av forskrift 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy

#### *1. Generelt*

Vegdirektoratet sender med dette på offentlig høring forslag til forskrift om endring av forskrift 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy.

Vegdirektoratet er forskriftsmyndighet, jf. delegeringsvedtak 20. august 2009 nr. 1530 og delegeringsvedtak 12. mars 2009 nr. 297 der Samferdselsdepartementet har bestemt at kompetanse etter vegtrafikkloven 18. juni 1965 nr. 4 § 19 første og andre ledd, § 43 og § 13 fjerde ledd skal delegeres til Vegdirektoratet.

#### *2. Høringsfrist*

Det foreslås at endringsforskriften trer i kraft 1. januar 2016.

Høringsfristen settes til 15. november 2015.

#### *3. Bakgrunn*

Det fremgår av brev fra statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen datert 29. april 2015 der han viser til Representantforslag 82 S (dokument 8:82 S 2014–2015), at Vegdirektoratet er gitt i oppdrag å utrede mulig endring av forskrift om periodisk kjøretøykontroll slik at bobiler med tillatt totalvekt over 3500 kg kan få samme kontrollintervall som personbiler og bobiler med tillatt totalvekt mindre enn 3500 kg. Det uttales i samme brev at det tas sikte på å gjennomføre høring allerede i høst.

Statsråden uttaler i samme brev at det i høringen også vil bli tatt opp kontrollordningen for bevaringsverdige kjøretøy, nærmere bestemt om det skal foretas en lemping av kravene til periodisk kontroll for disse.

Spørsmålet om endring av kontrollintervall for bobiler med tillatt totalvekt over 3500 kg har også vært reist av Norsk Bobil og Caravan Club og Norsk Bobilforening. Det samme har organiserte interesser gjort hva gjelder veteranbiler.

#### *4. Gjeldende rett:*

##### *4.1 Bobiler (campingbiler)*

Bobiler (campingbiler) er ingen egen kjøretøygruppe i kjøretøyteknisk forstand. De er å regne som bil gruppe M1 (personbil – bil for persontransport med høyst 8 sitteplasser i tillegg til førerstedet), jf. forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil § 4, jf. også kjøretøyforskriften § 2–2. Definisjonen av M1-kjøretøyer har ingen vektbegrensning. Bobil (campingbil) er imidlertid gitt egen avgiftsmessig klassifisering i forskrift om engangsavgift for motorvogner, jf. forskriften § 2–5.

Det følger av forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy § 5 andre ledd, jf. § 4 første ledd bokstav d), at biler med tillatt totalvekt 3500 kg eller mindre skal fremstilles til periodisk kontroll første gang i det fjerde kalenderåret etter registreringsåret og deretter hvert annet år (forkortet til 4+2). Biler med tillatt totalvekt over 3500 kg skal fremstilles til periodisk kontroll første gang tidligst 12 måneder etter det ble registrert og deretter en gang i kalenderåret (1+1), jf. § 5 første ledd, jf. også § 4 første ledd bokstav a).

Tidspunktene for kontroll, slik disse er regulert i forskrift om periodisk kontroll § 5, jf. § 4, innebærer at M1-kjøretøy avgiftsregistrert som bobil (campingbil) med tillatt totalvekt 3500 kg eller mindre skal kontrolleres etter «4+2-modellen», mens tilsvarende motorvogn med tillatt totalvekt over 3500 kg skal kontrolleres etter «1+1-modellen».

Forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy bygger på og implementerer i norsk rett direktiv 2009/40/EF om teknisk kontroll med motorkjøretøyer og påhengskjøretøyer. Det følger av direktivets artikkel 1, jf. bilag 1, at det som betegnes som M1-kjøretøy skal ha fire år etter første ibrukstaking og deretter hvert andre år som tidsintervall for kontroll. Dette gjelder uavhengig av bilens tillatte totalvekt.

Det kan etter dette konstateres at den norske kontrollordningen er strengere enn hva som følger av (minimums)kravene til kontrollhyppighet for M1-kjøretøy slik dette fremkommer i direktiv 2009/40/EF. Dette ved at den norske kontrollordningen har etablert et skille mht. kontrollhyppighet for M1-kjøretøy med tillatt totalvekt 3500 kg eller mindre (4+2) og M1-kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg (1+1). Denne nasjonale tilpasningen ble i sin tid begrunnet i at det – særlig med tanke på bilenes bremsesystemer – var behov for at tyngre M1-kjøretøy (eksempelvis ombygde busser og tyngre campingbiler) ble kontrollert årlig på like linje med andre tunge kjøretøy. Tilpasningen hadde m.a.o. en trafikksikkerhetsmessig begrunnelse.

Europaparlamentet og Rådet vedtok 3. april 2014 nytt direktiv om periodisk kontroll av motorkjøretøyer og påhengskjøretøyer, direktiv 2014/45/EU, som opphever direktiv 2009/40/EF. Direktivet – som er del av Europakommisjonens kjøretøykontrollpakke – ble behandlet i EØS-komiteén 30. april 2015 med tanke på innlemmelse i EØS-avtalen. Det er tatt forbehold om Stortingets samtykke, jf. EØS-avtalen art. 103, og Samferdselsdepartementet vil derfor fremme en samtykkeproposisjon for Stortinget. Det følger av direktivet, jf. artikkel 25, at innarbeidingen av direktivets bestemmelser i nasjonal rett skal være foretatt innen 20. mai 2017, og at Kommisjonen (for EØS-landene: ESA) umiddelbart deretter skal underrettes om lov- og forskriftsendringene som er foretatt for å implementere direktivet. Videre følger det av art. 25 annet ledd at reglene skal anvendes fra 20. mai 2018 (med særlige overgangsregler for krav til kontrollutstyr og krav til tilsynsmyndigheter).

Det følger av direktiv 2014/45/EU at M1-kjøretøy skal ha samme kontrollintervall som regulert i direktiv 2009/40/EF (4+2 uavhengig av tillatt totalvekt). Kravene i begge direktivene er å forstå som minimumskrav.

#### 4.2 Veterankjøretøy (bevaringsverdige kjøretøy)

For at et kjøretøy skal være veterankjøretøy etter norsk rett, må det være spesielt godkjent som bevaringsverdig. De nærmere reglene om dette er gitt i kjøretøyforskriften § 1–9. Det fremgår her at kjøretøy 30 år eller eldre (regnet fra 1. januar i registreringsåret) som er i tilnærmet original utførelse, kan godtas som bevaringsverdige og godkjennes i denne utførelse. De skal ha følgende påtegning i vognkortet:

*«Bevaringsverdig kjøretøy. Må ikke endres konstruktivt eller utseendemessig.» og «Må bare benyttes*

- Ved spesielle anledninger som f.eks. motorhistoriske samlinger og løp*
- ellers leilighetsvis når bruken ikke er til unødig fare eller ulempe for annen trafikk».*

Det følger av samme bestemmelse nr. 2:

*«Med original utførelse menes den utførelse kjøretøyet hadde fra fabrikantens side, med eventuelle endringer som på det tidspunkt var nødvendig for registrering i Norge, samt eventuelle endringer som følge av tekniske bestemmelser som er gjort tilbakevirkende.*

*Tilnærmet original utførelse vil videre si at kjøretøyet ikke med hensikt skal være vesentlig endret, hverken teknisk eller utseendemessig utvendig eller innvendig, uansett om hensikten har vært å følge en mote eller å gjøre kjøretøyet mer trafiksikkert. Unntatt herfra er tidstypiske modifikasjoner og ombygninger for spesielle formål der det kan dokumenteres at disse ble foretatt og godkjent i den periode da kjøretøyet var i vanlig bruk.»*

Kjøretøyforskriften § 1–9 nr. 4 bestemmer for øvrig at kjøretøy som er 15 år eller eldre også kan godtas som bevaringsverdige med tilsvarende bruksbegrensninger som kjøretøy 30 år eller eldre så fremt det er av «spesiell interesse».

Forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy bygger på og implementerer i norsk rett direktiv 2009/40/EF om teknisk kontroll med motorkjøretøyer og påhengskjøretøyer. Det følger av direktivets artikkel 4 nr. 2 at medlemsstatene – etter høring av kommisjonen – kan fritta fra periodisk kontroll kjøretøy som anses å være av historisk betydning og som er bygd før 1. januar 1960.

Gjeldende forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy har ingen definisjon eller spesielle regler om tidspunkt for kontroll for veterankjøretøy (bevaringsverdige kjøretøy). Det følger imidlertid av forskriften § 1 andre ledd bokstav a) at kravet om periodisk kontroll – slik artikkel 4 nr. 2 i direktiv 2009/40/EF gir anledning til – ikke gjelder for kjøretøy registrert før 1. januar 1960. Kjøretøy registrert etter 1. januar 1960 – veterankjøretøy inkludert – følger imidlertid de ordinære kontrollintervallene slik disse er regulert i § 5 uavhengig av alder.

Nytt direktiv om periodisk kontroll av motorkjøretøyer og påhengskjøretøyer, direktiv 2014/45/EU, som opphever direktiv 2009/40/EF, forutsettes som tidligere nevnt implementert i norsk rett innen 20. mai 2017 og skal anvendes fra 20. mai 2018. I fortalet til direktivet, jf. pkt. 13 (dansk oversettelse) er det uttalt følgende om kjøretøy av historisk betydning:

*«Kjøretøyer af historisk betydning anses for at bevare kulturarven fra den periode, hvori de blev konstrueret, og de formodes at blive anvendt sjældent på offentlig vej. Det bør derfor*

*overlades til medlemsstaterne at fastlægge hyppigheden af periodisk teknisk kontrol for sådanne køretøjer. Det bør ligeledes overlades til medlemsstaterne at regulere den tekniske kontrol for andre typer specialkøretøjer.»*

Det følger av direktivets artikkel 2 nr. 2 at medlemsstatene kan unnta fra kontroll bl.a. kjøretøyer av historisk betydning. Det følger likevel av samme bestemmelse nr. 3 at medlemsstatene, i stedet for å unnta bl.a. kjøretøy av historisk betydning fra kontroll, kan innføre nasjonale krav om teknisk kontroll.

Kjøretøy av historisk betydning er i direktiv 2014/45/EU artikkel 3 nr. 7 definert som *«ethvert kjøretøy, der anses for at være historisk af den medlemsstat, hvor registreringen er sket, eller et af dens udpegede godkendende organer, og som opfylder alle følgende betingelser:*

- *det blev fremstillet eller registreret første gang for mindst 30 år siden*
- *den særlige type, som defineret i relevant EU-ret eller national ret, er ikke længere i produktion*
- *det er historisk bevaret og vedligeholdt i original stand, og der er ikke foretaget væsentlige ændringer af hoveddelenes tekniske specifikationer».*

Som det vil fremgå av definisjonen foran har man i direktiv 2014/45/EU gått bort fra en «statisk definisjon» av hva som er å forstå som kjøretøy av historisk betydning (før 1960) til fordel for en «dynamisk definisjon» (30 år eller eldre). Definisjonen er – slik Vegdirektoratet vurderer det – langt på vei sammenfallende med definisjonen av bevaringsverdige kjøretøy slik denne fremkommer i kjøretøyforskriften § 1–9 nr. 3, jf. omtalen innledningsvis.

Det vises for øvrig til omtalen i kapittel 6.

#### *5. Kontrollordningen i andre land:*

##### *5.1 Bobiler (campingbiler)*

I Danmark anses bobil (campingbil) med tillatt totalvekt 3500 kg eller mindre som personbil gruppe M1, mens bobil (campingbil) med tillatt totalvekt over 3500 kg anses som M2/M3-kjøretøy. Ved periodisk kontroll skal imidlertid campingbil med tillatt totalvekt over 3500 kg som er EF-typegodkjent, anses som M1-kjøretøy, og den skal dermed ha kontrollintervall som personbil under 3500 kg (4+2). I praksis betyr dette at Danmark har innført en ordning hvor campingbiler over 3500 kg følger kontrollintervallene for personbiler.

I Sverige og Finland har alle kjøretøyene periodisk kontroll hver år når de er over 5 år. Personbiler med tillatt totalvekt 3500 kg eller mindre har periodisk kontroll første gang etter 3 år, og neste kontroll når de er 5 år. Deretter har de også årlig kontroll. Bobiler (campingbiler) og varebiler i Finland har i tillegg kontroll når de er 4 år. Kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg skal ha periodisk kontroll hvert år. I praksis betyr dette at campingbiler i Sverige og Finland grovt sett følger kontrollintervallene for kjøretøy under/over 3500 kg.

I Tyskland følger bobiler (campingbiler) med tillatt totalvekt 3500 kg eller mindre samme intervallene som for personbil (3+2). Bobiler (campingbiler) med tillatt totalvekt mellom 3500

og 7500 kg kontrolleres når de er 2 år og deretter hvert 2. år til de er 6 år. Deretter er det kontroll hvert år for disse. Bobiler (campingbiler) med tillatt totalvekt over 7500 kg har årlig kontroll fra første år.

### *5.2 Veterankjøretøy (bevaringsverdige kjøretøy)*

I Danmark har man i dag en ordning hvor kjøretøy som er blitt 35 år eller eldre kan bli definert og registrert som veterankjøretøy. Disse skal da ha periodisk kontroll først når de er blitt 40 år etter første gangs registrering og deretter hvert 8. år. Veterankjøretøy – eller «kjøretøy som er registrert for veterankørsel» – må kun benyttes leilighetsvis og ikke til ervervsmessig transport mv. Kjøretøy som ikke er registrert for veterankjøring, må ha periodisk kontroll etter ordinære intervall selv om de er over 35 år.

I Sverige er kjøretøy eldre enn 1950 – «veteranfordon» – unntatt fra periodisk kontroll. Dette gjelder ikke for kjøretøy som brukes til yrkestransport eller ervervsmessig transport mv. I tillegg har «hobbyfordon» som er 30 år eller eldre, periodisk kontroll hvert andre år mot hvert år for ordinære kjøretøy. Hobbyfordon er definert som kjøretøy med tillatt totalvekt ikke over 3500 kg.

I Finland er det egne regler for periodisk kontroll av «museifordon». De må være eldre enn 30 år og i original stand for å bli godkjent som «museifordon». Dersom de er nyere enn 01.01.1960, skal de ha periodisk kontroll hvert 2. år mot hvert år for ordinære kjøretøy. Dersom de er eldre enn 1960, er det krav om periodisk kontroll hvert 4. år.

I Tyskland har man samme kontrollintervaller for veterankjøretøy som for andre kjøretøy. Man har en ordning med registrering på H-kjennemerke for kjøretøy som er over 30 år og er i original stand, men de har samme kontrollintervall. Det er imidlertid lagt frem et forslag om periodisk kontroll hvert femte år for disse kjøretøyene med bakgrunn i at de gjennomsnittlig kjøres 2 000 km pr år. Vi er imidlertid ikke kjent med hvilken status forslaget har pr. i dag.

Det skal nevnes at Polen har kontrollintervall på 5 år for veterankjøretøy. Belgia og Luxemburg har fritak for periodisk kontroll for kjøretøy eldre enn 1950, og Nederland har fritak for kjøretøy eldre enn 1960.

6. *Forslag til endringer i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy §§ 4 og 5 – Begrunnelse mv.*

6.1 *Bobiler (campingbiler)*

Det fremgår av Representantforslag 82 S (2014–2015), som igjen danner utgangspunkt for statsrådets initiativ overfor Vegdirektoratet om å fremme forslag til endring av reglene for periodisk kontroll av bobiler (campingbiler), at campingturismen er sterkt voksende og at det i dag er ca. 33 000 bobiler i Norge. Bare de siste fire årene er antallet bobiler økt med over 10 000. Det opplyses at bobileierne i Norge kjører i snitt 4000–12000 km i året, og at de bruker bilen i snitt ca. 70 døgn i året. Det foreslås en rekke tiltak med sikte på å endre det som karakteriseres som forskjellsbehandling mellom bobiler over og under 3,5 tonn, herunder at alle bobiler opp til 7,5 tonn behandles likt med det som i forslaget betegnes som personbiler klasse M1. Essensen i forslaget synes å være at alt av biler avgiftsregistrert som campingbil med tillatt totalvekt ikke over 7500 kg skal fremstilles til periodisk kontroll første gang i det fjerde kalenderåret etter registreringsåret og deretter hvert annet år (4+2).

Bobil (campingbil) er, som gjort rede for i kapittel 4.1, ikke en egen kjøretøygruppe i kjøretøyteknisk forstand. De er alle bil gruppe M1 (personbil – bil for persontransport med høyst 8 sitteplasser i tillegg til førersetet) uavhengig av hvilken tillatt totalvekt de er godkjent for.

Det var i juni 2015 påregistrert 2.458.000 biler gruppe M1 i Norge med tillatt totalvekt ikke over 3500 kg. Av disse var 30.600 avgiftsklassifisert som bobil (campingbil). Tilsvarende tall for biler gruppe M1 med tillatt totalvekt 3501 kg – 7500 kg var henholdsvis 14.300 registrerte kjøretøy hvorav 10.600 er avgiftsregistrert som bobil (campingbil). Antallet campingbiler med tillatt totalvekt over 7500 kg registrert i Norge er beskjedent. Ved utgangen av 2014 utgjorde denne gruppen ca. 400 kjøretøy.

Slik Vegdirektoratet vurderer det, bør ikke en evt. endring av forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy § 4 første ledd, jf. § 5, avgrenses til kun å gjelde bobiler (campingbiler) men heller omfatte alle biler klasse M1. Selv om det rent teknisk kan la seg gjøre å skille ut bobiler (campingbiler) slik at de i systemet for innkalling til periodisk kontroll gis andre kontrollintervaller enn øvrige M1-kjøretøy, er vi av den oppfatning at det er vanskelig å begrunne en slik forskjellsbehandling. Mange av disse bilene har samme grunnkonstruksjon og skiller seg derfor bare i selve påbygget og/eller innredningen. Flere av disse bilene leveres både som personbiler eller som minibusser med seteinnredning. De samme bilene kan leveres med bobilinnredning.

Som det vil fremgå av statistikken referert til foran, utgjør gruppen M1-kjøretøy med tillatt totalvekt mellom 3501 kg og 7500 kg som ikke er avgiftsklassifisert som bobil (campingbil) bare ca. 3700 kjøretøy. Det er således et beskjedent antall kjøretøy det er snakk om som vil kunne nyte godt av en mer lempelig kontrollordning dersom en evt. endring ikke avgrenses til bare å gjelde bobiler (campingbiler).

Vegdirektoratet foreslår – i stedet for å uforme særlige bestemmelser om kontrollintervall for bobiler (campingbiler) – at grensen for tillatt totalvekt for personbiler (bil gruppe M1) som skal



ha kontrollintervall «4+2», endres fra 3500 kg til 7500 kg. Det foreslås konkret at forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy § 4 første ledd får følgende ordlyd:

*Kravet om periodisk kontroll gjelder for:*

- a) personbiler med tillatt totalvekt over 7500 kg (bil gruppe M1), busser (bil gruppe M2 og M3) og lastebiler (bil gruppe N2 og N3).*
- b) tilhengere, herunder semitrailer, med tillatt totalvekt over 3500 kg*
- c) drosjer, selskapsvogner, ambulanser, herunder leilighetsambulanser, uansett totalvekt eller*
- d) personbiler med tillatt totalvekt ikke over 7500 kg (bil gruppe M1) og varebiler (bil gruppe N1).*

Den foreslåtte endringen gjelder bokstavene a) og d) og innebærer, sammenholdt med forskriften § 5 første og andre ledd, at alle M1-kjøretøy – bobiler (campingbiler) inkludert – med tillatt totalvekt ikke over 7500 kg skal ha kontrollintervall «4+2», mens tilsvarende kjøretøy med tillatt totalvekt over 7500 kg skal ha kontrollintervall «1+1».

Det skal opplyses at de fleste mindre campingbiler vil kunne fanges opp dersom totalvektgrensen settes til 4500 kg, og den vil i alle tilfeller dekke det som i Representantforslag 82 S (2014–2015) betegnes som «identiske» med bobiler (campingbiler) med tillatt totalvekt ikke over 3500 kg. Det som betegnes som «identiske» bobiler (campingbiler) med tillatt totalvekt over 3500 kg ligger gjerne i størrelsesorden 3800 – 4200 kg hva gjelder tillatt totalvekt. Av de 10.600 bobilene mellom 3501 og 7500 kg, er det i underkant av 8.000 mellom 3500 og 4500 kg tillatt totalvekt.

Det er flere grunner til at Vegdirektoratet likevel foreslår at grensen for tillatt totalvekt settes til 7500 kg. Grensen henger ofte sammen med hvilken bremseutrustning de aktuelle M1-kjøretøyene har. Kjøretøy med tillatt totalvekt over 7500 kg har ofte trykkluftmekaniske bremsesystemer, noe som i seg selv stiller større krav til vedlikehold og kontroll enn hydrauliske bremsesystemer som er mest vanlig på kjøretøy med tillatt totalvekt 7500 kg eller mindre. Vegdirektoratets forslag om å operere med en totalvektgrense på 7500 kg vil for øvrig være i samsvar med det som er minimumskravet i direktiv 2009/40/EF, og som videreføres i direktiv 2014/45/EU. Selv om det ikke har direkte betydning for eller begrunner valg av totalvektgrense, skal det også nevnes at vektgrensen for føring av kjøretøy klasse M1 med førerkort klasse C1 går ved tillatt totalvekt ikke over 7500 kg, jf. forskrift om førerkort m.m. § 3–8.

Vegdirektoratet ser at det kan være argumenter som taler mot å endre forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy § 4–1 første ledd slik at M1-kjøretøy med tillatt totalvekt mellom 3500 kg og 7500 kg skal ha kontrollintervall «4+2» mot i dag kontrollintervall «1+1». Det vil f.eks. kunne hevdes at vekten på et kjøretøy har en viss innvirkning på trafiksikkerheten, både med tanke på tekniske løsninger (bremsesystemer, styring mv) men også på skadeomfang ved eksempelvis en kollisjon. Det faktum at kjøretøy har en lav årlig kjørelengde og lagres store deler av året kan i seg selv bidra til tekniske feil nettopp grunnet lengre tids lagring og lite bruk. Dette skulle tilsi en restriktiv holdning til endring av kontrollintervall for tyngre M1-kjøretøy.

En endring av kontrollintervall fra «1+1» til «4+2» for M1-kjøretøy mellom 3500 – 7500 kg kan også føre til at eiere av N2-kjøretøy i samme vektgruppe (kombinertbiler og lastebiler) i større grad ønsker å bygge om/omregistrere sitt kjøretøy til M1 for å få et lengre kontrollintervall. Dette vil først og fremst være aktuelt for eldre kjøretøy hvor dette ikke utløser krav om avgifter. For nyere kjøretøy vil avgiftskravene trolig begrense slike ombygginger.

Ordringen med periodisk kontroll av kjøretøy er først og fremst begrunnet i hensynet til trafikksikkerhet. Dette kommer også til uttrykk i fortalen til direktiv 2014/45/EU hvor det bl.a. uttales i pkt. 4 at

*« Teknisk kontrol indgår i en bredere ordning, som er udformet med henblik på at sikre, at kjøretøy holdes i en sikker og miljømæssigt akseptabel tilstand, så længe de benyttes.....  
Periodisk kontrol bør være den vigtigste redskab til at sikre trafiksikkerhed....»*

Ordringen bygger m.a.o. på at periodisk kontroll av kjøretøy sikrer at de generelt sett er i bedre stand og er mer trafikksikre enn kjøretøy som ikke blir kontrollert periodisk og systematisk. Det kan derfor reises spørsmål om den foreslåtte endringen kan medvirke til mindre trafikksikre M1-kjøretøy enn tilfellet er med dagens kontrollordning. Det må imidlertid tas i betraktning at hovedtyngden av de M1-kjøretøyene som det foreslås å lempe på kontrollintervallet for, har en mer begrenset bruk med mindre slitasje på bremsesystemer, hjuloppheng, drivkomponenter mv. Tyngre kjøretøy har også etter hvert fått bremsesystemer med klart bedre bremsevirkning enn tidligere.

Det kan også stilles spørsmål ved hvor byrdefullt det er for eiere av de aktuelle kjøretøyene å få utført PKK årlig. Det er lagt til rette gode ordninger spesielt for eiere av bobiler (campingbiler) ved at man kan søke om å få gjennomført periodisk kontroll i den delen av året da disse hovedsakelig er i bruk, jf. forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy § 6. Videre vil et kjøretøy som vedlikeholdes godt og er i trafikksikker god stand, bli godkjent etter gjennomført periodisk kontroll, og det kan derfor være vanskelig å se at det er spesielt kostbart eller byrdefullt å måtte foreta årlig periodisk kontroll.

Vi ber om høringsinstansenes syn på forslaget til endring av forskrift om periodisk kontroll § 4 første ledd. Vi ber spesielt om høringsinstansenes syn på hensiktsmessigheten av å gjøre endringen gjeldende for M1-kjøretøy i sin alminnelighet og ikke avgrenset til bare å gjelde for bobiler (campingbiler), herunder også hva som er en mest hensiktsmessig vektgrense.

### *6.2 Veterankjøretøy (bevaringsverdige kjøretøy)*

Vegdirektoratet har blitt anmodet av Samferdselsdepartementets politiske ledelse om å vurdere og evt. fremme forslag om endring av forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy slik at veterankjøretøy (bevaringsverdige kjøretøy) får mer lempelige regler når det gjelder kontrollordning/kontrollhyppighet. Det har i denne sammenheng blitt vist til at det fra organiserte interesser for veteranbilentusiaster argumenteres med at gamle biler etter dagens kontrollordning blir gjenstand for en urealistisk behandling hva gjelder kontrollhyppighet. Det uttales at de fleste undersøkelser av effekten av periodisk kontroll konkluderer med at slik kontroll har lite eller ingenting for seg trafikksikkerhetsmessig. Erfaringsmessig blir også de

fleste biler vraket før de er rundt 20 år. Etter dette går de fleste biler inn i rekkene som veteran- og entusiastbil. Det vises til at veteran- og entusiastbiler nærmest ikke er til stede på skadestatistikken, og langt mindre som følge av feil som ville blitt avdekket i periodisk kontroll av kjøretøy. Det vises også til at veterankjøretøy/entusiastbiler brukes mest på sommeren, og lagres om vinteren. Det betyr at mange må søke om endring av kontrollmåned, evt. av- og påskilte bilene avhengig av årstid. Begge praksisene krever ekstra kapasitet hos forvaltningen.

Samferdselsdepartementets politiske ledelse har bl.a. på denne bakgrunn bedt Vegdirektoratet vurdere og evt. fremme forslag om å etablere en rullerende 30-årsregel som grense for etablering av mer lempelige regler for periodisk kontroll av veteranbiler/entusiastkjøretøy, evt. fritak fra periodisk kontroll.

Vegdirektoratet er ikke uten videre enig i de betraktningene som de organiserte interessene for veteranbilentusiaster har om at periodisk kontroll av kjøretøy ikke har noe for seg rent trafikksikkerhetsmessig. Det at det i enkelte undersøkelser ikke har vært mulig å påvise en signifikant sammenheng mellom innføring av ordningen med periodisk kontroll av kjøretøy og ulykkesrisiko, er ikke ensbetydende med at den ikke har noen form for positiv trafikksikkerhetseffekt. De samme undersøkelsene viser at tekniske feil og mangler i biler fører til en liten, men likevel statistisk signifikant økning i ulykkesrisiko. Periodisk kontroll leder til at kjøretøy – også veterankjøretøy/entusiastbiler – blir systematisk vedlikeholdt, samt at tekniske feil og mangler blir reparert både før og etter kontrollen.

Det kan likevel – slik Vegdirektoratet vurderer det – være gode grunner til å vurdere om veteranbiler (bevaringsverdige kjøretøy) bør ha en annen kontrollhyppighet enn øvrige kjøretøy underlagt ordningen. De brukes helst i sommerhalvåret og har gjennomgående begrenset årlig utkjørt distanse. En studie gjennomført av FIVA (Federation Internationale Vehicules Anciens) i 2006 konkluderer med at veterankjøretøy gjennomsnittlig brukes mindre enn 2000 km pr år. Kjøretøyene eies og brukes fordi de har motorhistorisk verdi, og de er derfor ikke gjenstand for ordinær bruk i samme grad som ordinære brukskjøretøy. Det må også antas at de nettopp i kraft av å være veterankjøretøy (bevaringsverdige kjøretøy) vedlikeholdes godt og derfor er i god, trafikksikker stand.

Selv om det ikke fins offisiell statistikk som kan bekrefte eller avkrefte dette, gir opplysninger fra forsikringsselskapene indikasjoner på at det registreres få trafikkuhell hvor kjøretøy eldre enn 30 år er involvert. Forsikringspremiene er også lave i forhold til de aktuelle kjøretøyenes verdi.

Det må videre tas i betraktning at kompetansen på kontroll av eldre kjøretøy gjennomgående kan være noe svakere hos kontrollorganene, og at dette kan føre til at kontrollene ikke alltid blir utført med riktig kvalitet.

Disse forholdene må veies opp mot hvor byrdefullt det er for eiere av veterankjøretøyene å få utført PKK etter samme kontrollintervaller som i dag. Det faktum at kjøretøy har en lav årlig kjørelengde og lagres store deler av året kan dessuten i seg selv bidra til tekniske feil nettopp grunnet lengre tids lagring og lite bruk. Veterankjøretøy er ofte «hobbykjøretøy» som

repareres og vedlikeholdes av eierne selv. Periodisk kontroll er et tiltak der man også vil kunne avdekke feilaktige reparasjoner eller modifiseringer slik at feil som på sikt kan være negative for trafiksikkerheten, rettes opp. Det er i dag også gode ordninger spesielt for eiere av kjøretøy som benyttes i sommerhalvåret ved at man kan søke om å få gjennomført periodisk kontroll i den delen av året da disse hovedsakelig er i bruk, jf. forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy § 6. Videre vil et kjøretøy som vedlikeholdes godt og er i trafiksikker god stand, bli godkjent etter gjennomført periodisk kontroll, og det kan derfor være vanskelig å se at det er spesielt kostbart eller byrdefullt å måtte foreta årlig periodisk kontroll som i dag.

Et annet moment som kan tale mot å endre kontrollintervallene slik de er i dag, er at vi har erfaring for at kjøretøy som er blitt godkjent og registrert som bevaringsverdige i etterkant blir bygget om/modifisert slik at de ikke lenger oppfyller vilkårene for å være registrert som bevaringsverdige uten at de fremstilles til ny godkjenningsskontroll. Dette gjelder spesielt forholdsvis «moderne» veterankjøretøy i bruk i ungdomsmiljøer. Dersom kontrollhyppigheten for bevaringsverdige kjøretøy reduseres, kan det bidra til å senke terskelen for ulovlig ombygging/modifisering av kjøretøyene.

Det er i Norge ca. 13400 påregistrerte personbiler med årsmodell/1.gangsregistrering fra 1900 til 1959. I tillegg er det ca. 1500 varebiler og ca. 1400 lastebiler som er påregistrerte fra samme periode. Disse er pr i dag fritatt for PKK.

Tilsvarende tall for årene frem til 1985 – altså 30 år gamle kjøretøy eller eldre – er:

	Personbiler	Varebiler	Lastebiler
1960 – 69	ca. 26500	ca. 750	ca.1400
1970 – 79	ca. 31500	ca. 1200	ca.3300
1970 – 85	ca. 23000	ca. 2800	ca.1800

Det er ikke tatt med alle typer kjøretøy som skal ha PKK – blant annet ikke tilhengere – fordi mange er vanskelige å skille ut rent statistisk. Videre vil det også være litt usikkerhet knyttet til de tallene som er tatt med pga. ulike og varierende koder for enkelte kjøretøytyper. Tallmaterialet må derfor leses med dette forbeholdet.

Dersom det skal etableres en annen kontrollordning for veterankjøretøy (bevaringsverdige kjøretøy) enn for den øvrige kjøretøyparken underlagt periodisk kontroll, kan det i prinsippet tenkes tre løsninger:

- Kontrollene gjennomføres med mer lempelige kontrollintervaller enn for den øvrige kjøretøyparken.
- Kontrollene gjennomføres med samme kontrollintervaller som for den øvrige kjøretøyparken, men med et forenklet, spesialtilpasset kontrollinnhold.
- Veterankjøretøy (bevaringsverdige kjøretøy) fritas for periodisk kjøretøykontroll.

Selv om direktiv 2014/45/EF åpner for en slik løsning, finner ikke Vegdirektoratet det hensiktsmessig å etablere et alminnelig fritak for kontroll av veterankjøretøy (bevaringsverdige

kjøretøy). Det vises i denne sammenheng til kap. 5 der det fremgår at ingen av de andre landene vi har undersøkt, har etablert et slikt alminnelig fritak.

Vi finner det også mindre hensiktsmessig å etablere en ordning med forenklet, spesialtilpasset kontrollinnhold for veterankjøretøy. Det er mulig å lage en egen veiledning til kontrollinstruksen for periodisk kontroll – eventuelt en egen, forenklet kontrollinstruks – som kontrollorganene kan bruke som et hjelpemiddel til hvordan eldre kjøretøy skal kontrolleres med tanke på godkjenningsskravene som eksisterte når disse kjøretøyene var nye. Dette vil imidlertid kreve noe mer av kontrollorganene, samt at oppdateringer og vedlikehold må gjøres for begge instruksene, eventuelt veiledningen. Vi kjenner heller ikke til at andre land har gjort lignende justeringer vedrørende den periodiske kontrollen.

Det bør heller – slik vi vurderer det – etableres en ordning der kjøretøy som oppfyller visse kriterier mht. alder, originalitet og ikke minst bruk, gis mer lempelige kontrollintervaller.

Kjøretøyene som etter Vegdirektoratets vurdering er mest nærliggende å gi mer lempelige kontrollintervaller, er de som etter definisjonen i kjøretøyforskriften § 1–9 nr. 3, jf. nr. 2 og nr. 6, defineres som bevaringsverdige kjøretøyer. Definisjonene i kjøretøyforskriften § 1–9 er i stor grad i overensstemmelse med definisjonen for kjøretøy av historisk betydning slik denne fremkommer i direktiv 2014/45/EU artikkel 3 nr. 7

Vegdirektoratet legger bl.a. til grunn at det som i direktivets artikkel 3 nr. 7 betegnes som historisk bevart og vedlikeholdt i original stand og uten at det er foretatt vesentlige endringer av hoveddelenes tekniske spesifikasjoner, sammenfaller med det som i kjøretøyforskriften § 1–9 nr. 3 betegnes som i original eller tilnærmet original stand. Det er også sammenfall mellom krav til kjøretøyets alder for at det skal kunne betegnes som henholdsvis av historisk betydning og som bevaringsverdig kjøretøy (30 år). Vilåret i artikkel 3 nr. 7 i direktiv 2014/45/EF om at kjøretøyene ikke lenger skal være i produksjon anses som svært lite aktuelt siden det er minimalt av typer kjøretøy som blir produsert over en tidsperiode på over 30 år. Historisk kan det nevnes noen få, men det anses å være svært få – om noen – kjøretøytyper som produseres i dag og som har vært i produksjon i over 30 år. Det kan diskuteres hvorvidt «tidstypiske modifikasjoner», jf. definisjonen av «tilnærmet original utførelse» i kjøretøyforskriften § 1–9 nr. 2, dekkes av direktivets uttrykk «vedlikeholdt i original stand», men så lenge disse modifikasjonene må være foretatt og godkjent i den perioden kjøretøyet var vanlig i bruk, anses dette ikke å komme i strid med direktivet. Det kan imidlertid være behov for at det i kjøretøyforskriften gis en nærmere avgrensning med en nærmere beskrivelse av hva som skal anses som «tilnærmet original utførelse».

Det er slike kjøretøy i original stand som sannsynligvis blir godt vedlikeholdt av eierne, mens det er mer grunn til å være bekymret for trafiksikkerheten, både for eier og andre trafikanter, når det gjelder andre gamle biler. Det er dessuten slike kjøretøy direktiv 214/45/EU åpner for enten å frita fra kontroll eller overlate til det enkelte land å gi bestemmelser om.

Hva som er å betrakte som mer hensiktsmessige og lempelige kontrollintervaller for den gruppen kjøretøy det er snakk om, er i stor grad et skjønnsspørsmål. Det vises her til kapittel 5 der det fremkommer at det i de landene vi har undersøkt opereres med høyst forskjellige intervaller. Kontrollintervallene bør uansett ikke komme i strid med gjeldende ordning om at

kjøretøy registrert før januar 1960 ikke skal ha periodisk kjøretøykontroll. Noe annet vil i så fall innebære at det innføres en strengere kontrollordning enn det som gjelder i dag. Vi antar at dette ikke vil komme i strid med direktiv 2014/45/EU.

Slik Vegdirektoratet vurderer det vil et forslag om at veterankjøretøy skal ha periodisk kontroll hvert femte år kunne være et egnet utgangspunkt for å ivareta hensynet til trafikksikkerheten på en forsvarlig måte. I likhet med hva som er ordningen i Danmark, foreslås ikke å differensiere mht. kontrollintervall for henholdsvis lette og tunge kjøretøy.

Dersom det skal gjøres noen endringer i kontrollhyppigheten for veterankjøretøy foreslås det at forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy § 5 får et nytt tredje ledd med følgende ordlyd:

*Kjøretøy som nevnt i § 4 første ledd bokstav a), b) eller d) som er 30 år eller eldre (regnet fra 1. januar i fabrikkårsåret), er i original eller tilnærmet original utførelse og som er godkjent og registrert som bevaringsverdige med særlig påtegning i vognkortet om forbud mot konstruktiv eller utseendemessig endring samt er gitt bruksbegrensninger, skal fremstilles til kontroll hvert 5. år, første gang når det er 35 år, frem til det er 50 år. Deretter gis det fritak for kontroll.*

Forslaget til endring vil – dersom det blir vedtatt – få den konsekvens at alle kjøretøy 30 år eller eldre som er godkjent og registrert som bevaringsverdige etter kjøretøyforskriften § 1–9 nr. 3, jf. nr. 6 (markert med egen kode i motorvognregisteret Autosys), uten videre gis et annet kontrollintervall enn det som gjelder for øvrige kjøretøy underlagt ordningen med periodisk kjøretøykontroll.

Eiere av kjøretøy som er 30 år eller eldre som inngår i ordningen med periodisk kontroll, men som ikke er godkjent og registrert som bevaringsverdig kjøretøy etter kjøretøyforskriften § 1–9 nr. 3, jf. nr. 6 (m.a.o. ordinært registrert i Norge), vil også kunne komme inn under den mer lempelige kontrollordningen som foreslås foran. Dette forutsetter imidlertid at de er i original utførelse eller tilbakebygges til original utførelse, får status som bevaringsverdig kjøretøy etter forevisning og godkjenning ved trafikkstasjon og gis restriksjoner mht. endring og bruk slik det fremgår av kjøretøyforskriften § 1–9 nr. 6. Det vises forøvrig til kjøretøyforskriften § 1–9 nr. 10.

Det opplyses for ordens skyld at det ved fastsetting av motorvognavgifter (engangsavgift og omregistreringsavgift) opereres med 30 år som skjæringspunkt for avgiftsfritak. Også de fleste forsikringsselskapene opererer med en 30-årsgrense slik at det for kjøretøy som er 30 år eller eldre og som benyttes til det som betegnes som «hobbykjøring», gis særlig gunstige forsikringsordninger

Vi ber om høringsinstansenes syn på forslaget til endring av forskrift om periodisk kontroll § 5 (nytt tredje ledd). Det bes spesielt om høringsinstansenes syn på hva som er hensiktsmessige kontrollintervaller for bevaringsverdige kjøretøy, jf. vårt forslag om at de skal kontrolleres hvert 5. år frem til de er 50 og deretter gis fritak for kontroll.

## *7. Økonomiske og administrative konsekvenser*

Forslaget til endringer i kontrollintervallene for henholdsvis personbiler med tillatt totalvekt ikke over 7500 kg (M1-kjøretøy) og bevaringsverdige kjøretøy vil etter Vegdirektoratets vurdering ikke ha vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser.

Endringsforslagene vil vel nok medføre at tilfanget av periodiske kontroller til kontrollorganene reduseres noe. Sett i forhold til at antallet påregistrerte M1-kjøretøy i vektgruppen 3500 kg –7500 kg ikke utgjør mer enn i overkant av 14000 kjøretøy og antall påregistrerte kjøretøy 30 år eller eldre underlagt periodisk kontroll utgjør ca. 107 000 (mindre enn 10 % av disse er godkjent og registrert som bevaringsverdige), må inntektstapet for kontrollorganene sett under ett betegnes som marginalt. Endringsforslagene vil imidlertid – sett fra kjøretøyeiers side – gi en gevinst både i form av sparte tidskostnader og mindre utgifter til gjennomføring av periodiske kontroller.

For forvaltningen vil endringsforslagene først og fremst ha den konsekvens at tilfanget av periodiske kontroller som meldes inn og skal administreres og følges i vegvesenets registre (bl.a. motorvognregisteret) blir noe mindre, men også her er det snakk om marginale endringer. Det nevnes i denne sammenheng at det totale antall kontroller som årlig meldes inn er i underkant av 2 millioner (etterkontroller inkludert). Det skal i tillegg bemerkes at innmelding og administrasjon i all hovedsak skjer maskinelt. Endringsforslagene vil derfor ikke ha nevneverdig betydning for ressursinnsatsen i Statens vegvesen knyttet til administrasjon av selve kontrollordningen.

Forslaget om at endring av kontrollintervall for kjøretøy 30 år eller eldre skal knyttes opp mot kjøretøy spesielt godkjent og registrert som bevaringsverdige med anmerkning i vognkortet om bruksbegrensning, vil kunne innebære at flere kjøretøyeiere som pr. i dag har kjøretøyer 30 år eller eldre som er ordinært registret og i bruk, velger løsningen med spesiell godkjenning og registrering. Dette vil i så fall innebære økt etterspørsel etter godkjenningsskontroller som foretas hos vegvesenets trafikkstasjoner. Det er vanskelig å tallfeste en slik løsning, men vi antar uansett at en evt. økning i etterspørselen ikke vil være større enn at den kan håndteres innenfor rammene av de ressursene trafikant- og kjøretøyområdet har til rådighet og de krav til effektivisering som gjelder. Godkjenningsskontrollene – dersom de avdekker endringer av kjøretøyet slik at det ikke lenger er i samsvar med vognkortet – er for øvrig gebyrbelagte tjenester og vil kunne generere merinntekter. Det samme vil i stor grad også gjelde for eventuelle ombygginger fra N2- til M1-kjøretøy i den grad det er aktuelt for bileiere å bygge om for å få lengre kontrollintervall. Det antas at antallet slike ombygginger vil være begrenset, men det er ikke mulig å angi noe tall for dette.

## Forskrift om endring av forskrift 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy

Fastsatt av Vegdirektoratet (sett inn dato) med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 19 første og andre ledd og § 43, jf. delegeringsvedtak 12. mars 2009 nr. 297.

### I

I forskrift 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy gjøres følgende endringer:

§ 4 første ledd skal lyde:

*Kravet om periodisk kontroll gjelder for:*

- a) personbiler med tillatt totalvekt over 7500 kg (bil gruppe M1), busser (bil gruppe M2 og M3) og lastebiler (bil gruppe N2 og N3).*
- b) tilhengere, herunder semitrailer, med tillatt totalvekt over 3500 kg*
- c) drosjer, selskapsvogner, ambulanser, herunder leilighetsambulanser, uansett totalvekt eller*
- d) personbiler med tillatt totalvekt ikke over 7500 kg (bil gruppe M1) og varebiler (bil gruppe N1).*

§ 5 nytt tredje ledd skal lyde:

*Kjøretøy som nevnt i § 4 første ledd bokstav a), b) eller d) som er 30 år eller eldre (regnet fra 1. januar i fabrikkårsåret), er i original eller tilnærmet original utførelse og som er godkjent og registrert som bevaringsverdige med særlig påtegning i vognkortet om forbud mot konstruktiv eller utseendemessig endring samt er gitt bruksbegrensninger, skal fremstilles til kontroll hvert 5. år, første gang når det er 35 år, frem til det er 50 år. Deretter gis det fritak for kontroll.*

### II

Endringen trer i kraft 1. januar 2016.



**HØRINGSINSTANSER:**

Arbeids- og sosialdepartementet	Postboks 8019 Dep	0030 OSLO	
Justis- og beredskapsdepartementet	Postboks 8005 Dep	0030 OSLO	
Klima- og miljødepartementet	Postboks 8013 Dep	0030 OSLO	
Kommunal- og moderniseringsdepartementet	Postboks 8112 Dep	0032 OSLO	
Kunnskapsdepartementet	Postboks 8119 Dep	0032 OSLO	
Landbruks- og matdepartementet	Postboks 8007 Dep	0030 OSLO	
Samferdselsdepartementet	Postboks 8010 Dep	0030 OSLO	
Difi - Direktoratet for forvaltning og IKT	Postboks 8115 Dep	0032 OSLO	
Direktoratet for Arbeidstilsynet	Postboks 4720 Sluppen	7468 TRONDHEIM	
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap	Postboks 2014	3103 TØNSBERG	
Politidirektoratet	Postboks 8051 Dep	0031 OSLO	
Toll- og avgiftsdirektoratet	Postboks 8122 Dep	0032 OSLO	
Utdanningsdirektoratet	Postboks 9359 Grønland	0135 OSLO	
American Car Club of Norway	Postboks 6006	7003 TRONDHEIM	
ATV-importørenes Forening	c/o advokatfirma Ræder v/Arve	Postboks 2944 Solli	0230 OSLO
Autobransjens Leverandørforening	Att. Arild Hansen	Hovfaret 17B Skøyen	0275 OSLO
Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund	Postboks 144 Manglerud	0612 OSLO	
Bilimportørenes Landsforening	Postboks 71 Økern	0508 OSLO	
Bilglassforeningen i Norge	Dælenggt 20 A	0567 OSLO	
Datatilsynet	Postboks 8177 Dep	0034 OSLO	
Dekkimportørenes forening	v/H. Braathen	Stasjonsveien 59	1940 BJØRKELANGEN
Forbrukerombudet	Sandakerveien 138	0484 OSLO	
Forbrukerrådet	Postboks 463 Sentrum	0105 OSLO	
Frie Bilimportørers Forening	Nesttunveien 14	5232 PARADIS	
Glass- og fasadeforeningen	Fridtjof Nansens vei 19	0369 OSLO	
Kommunenes Sentralforbund	Postboks 1378 Vika	0114 OSLO	
Kongelig Norsk Automobilklub	Postboks 2425 Solli	0201 OSLO	
Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber	Øvre Slottsgate 2 B	0157 OSLO	
Lastebileiernes Forening	Enebakkveien 133	0680 OSLO	
NHO Logistikk- og Transport	Postboks 5489 Majorstuen	0305 OSLO	
Maskingrossistenes Forening	Postboks 2866 Solli	0230 OSLO	
Motorførernes Avholdsforbund	Postboks 752 Sentrum	0106 OSLO	
NHO Mat og Landbruk	Postboks 5469 Majorstuen	0305 OSLO	
Norges Automobil-forbund	Att. André Fimreite	Postboks 6682 Etterstad	0609 OSLO
Norges Bilbransjeforbund	Postboks 5486 Majorstuen	0305 OSLO	
Norges Lastebileier-Forbund	Postboks 7134 St Olavs Plass	0130 OSLO	
Norsk Bobilforening	Postboks 662 Lisleby	1616 FREDRIKSTAD	
Norsk Bobil og Caravan Club	Postboks 104	1921 SØRUMSAND	
Norsk Veteranvogn klubb	Postboks 5379 Majorstuen	0304 OSLO	
Opplysningsrådet for Veitrafikken	Jernbanetorget 4A	0154 OSLO	
Statens vegvesen	Region midt	Fylkeshuset	6404 MOLDE
Statens vegvesen	Region nord	Dreyfushammarn 31	8002 BODØ
Statens vegvesen	Region sør	Serviceboks 723	4808 ARENDAL
Statens vegvesen	Region vest	Askedalen 4	6863 LEIKANGER
Statens vegvesen	Region øst	Postboks 1010 Skurva	2605 LILLEHAMMER
Traktor- og landbruksmasinimportørenes forening	v/Ingrid Thinn Bjerke	VIRKE	Postboks 2900 Solli 0230 OSLO