



Statens vegvesen

Høringsnotat – forslag til endringer i kjøretøyforskriften når det gjelder reglene om tillatt totalvekt.

Høring om forslag til endringer i forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften).

**Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
9. oktober 2015**

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no

Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfarete 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

1. Innledning

Etter anmodning fra Samferdselsdepartementet sender Vegdirektoratet med dette forslag til endringer i forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) på offentlig høring.

Vegdirektoratet er vedtaksmyndighet for begge forskrifter. Det følger av Samferdselsdepartementets delegeringsvedtak 24. november 1980. Der er det er bestemt at kompetansen etter vegtrafikkloven 18. juni 1965 §§ 13-16 skal delegeres til Vegdirektoratet.

2. Bakgrunn

Vegdirektoratet er gitt i oppdrag å utrede en ordning for å sette ned vekten på personbiler fra over 3500 kg til under 3500 kg – særlig med tanke på eldre amerikanske personbiler som i utgangspunktet hadde vekt under 3500 kg fra fabrikken.

Vegdirektoratet har også mottatt signaler på at dagens regelverk og praksis, når det gjelder fastsettelse av kjøretøyets vekt, er problematisk. Det er vanskelig for brukerne å forstå regelverket. Dette gjør at det går med uforholdsmessig store ressurser til veiledning og saksbehandling. Importører, forhandlere, kjøretøyeiere og bransjen har i lengre tid henvendt bedt om avklaringer og forenklinger med hensyn til endring av vekt på kjøretøy som allerede er godkjent og registrert. En stor del av disse henvendelsene er knyttet til vekt rett over eller under 3500 kg, og gjerne i forbindelse med førerkortklasser.

Vegdirektoratet foreslår å innføre en ordning om endring av tillatte vekt uten at det er nødvendig å gjøre en teknisk endring på kjøretøyet etter søknad. Dette forslaget er begrenset til kjøretøy i gruppe M og N dersom største tekniske vekt er under 7500 kg ifølge garantien fra fabrikken. I denne omgang er forslaget også begrenset til kjøretøyforskriften og gjelder dermed kjøretøy registrert før 15. september 2012. Endringene i tillatt vekt vil være begrenset av en øvre grense til største tekniske vekt fra fabrikken og ha en nedre grense til minimum nyttelast. Dette gjelder blant annet med hensyn til sitteplasser. De tillatte vektene kan settes både opp og ned innenfor de nevnte grensene. Vi foreslår ny § 6-3 nummer 4 bokstav D som hjemmel for ordningen.

Vegdirektoratet vil på noe sikt vurdere en generell gjennomgang av regelverket om vekt.

I forbindelse med dette forslaget vil vi benytte anledningen til å rette en utdatert henvisning i kjøretøyforskriften § 1-14 annet ledd bokstav c.

3. Gjeldende rett

3.1 Teknisk regelverk før 15. september 2012 – forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften)

Kjøretøyforskriften § 2-6 nr. 5 definerer største totalvekt som «den maksimale totalvekt kjøretøyet er konstruert og garantert for av fabrikanten eller godkjent for av godkjenningsmyndigheten når denne har endret fabrikantens oppgave».

Videre følger det av kjøretøyforskriften § 6-3 nr. 4 at «For godkjenningspliktig kjøretøy fastsetter godkjenningsmyndigheten største aksellast, boggilast og totalvekt som kjøretøy skal godkjennes med. Disse skal være i henhold til kravene i kapittel 10, med følgende unntak:

A) Kjøretøy som er slik innrettet at lasten, uansett dens størrelse, har samme angrepspunkt på kjøretøyet (eksempelvis fast plassert svingskive) skal godkjennes for mindre aksellast, boggilast og totalvekt enn det som er fastsatt i første ledd, når angrepspunktet har slik plassering at de største vektene ikke kan utnyttes.

Største totalvekt, aksellast og boggilast beregnes ut fra de forskjellige lasters (personer og gods) angrepspunkt i forhold til akselsentrene og full utnyttelse av største totalvekt eller største aksel/ boggilast bak eller foran.

B) Følgende kjøretøy kan godkjennes for største aksellast, boggilast og totalvekt som er lavere enn angitt i første ledd, etter følgende retningslinjer:

a) Buss (M2 og M3). Største aksellast, boggilast og totalvekt beregnes ut fra største lastes størrelse og plassering. Største last beregnes ut fra antallet sitteplasser og påbudte ståplasser.»

Etter forskriften § 10-1 skal «kjøretøy ... være konstruert og overfor godkjenningsmyndigheten garantert av fabrikanten for største aksellast, boggilast og totalvekt ...».

Etter forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy § 2-1 nr. 1 blir det ved registrering av kjøretøy «gitt en offentlig tillatelse til at et kjøretøy kan tas i bruk enten på eller utenfor offentlig veg ...». Etter § 2-3 nr. 2 er ett av vilkårene for registrering at «kjøretøyet [må] være godkjent av regionvegkontoret eller være typegodkjent av Vegdirektoratet». Ved registrering utstedes et vognkort som består av to deler. Den tekniske delen som alltid skal være med under kjøring. I denne delen av vognkortet går det fram hvilke vekt kjøretøyet er registrert for.

Det følger av § 5-12 i forskriften at «kjøretøy må ikke brukes eller tillates brukt med større aksellast, last fra akselkombinasjon, totalvekt eller last på tilhengerfeste enn det er registrert for.

For kjøretøy som ikke er registreringspliktig, gjelder fabrikantens vektgaranti tilsvarende».

3.1.1 Praksis og tolkning

Etter kjøretøyforskriften § 10-1 skal fabrikanten angi vektgarantier for kjøretøyet. Dersom det foretas endringer i kjøretøyets konstruksjon som påvirker vektene skal fabrikanten gi en ny vektgaranti for endring av vekter. Dette prinsippet gjelder både ved opp- og nedvekting. Statens vegvesen har endret vektangivelsen til fabrikanten i enkelttilfeller, jamfør kjøretøyforskriften § 2-6 nr. 5 og fastsatt en lavere vekt for kjøretøyet, jamfør kjøretøyforskriften § 6-3 nr. 4 A og B.

Vegdirektoratet har gjort en utredning om endring av vekter for kjøretøy i gruppe M1 i 2010 som følge av en henvendelse om dette. Denne har referanse 2010/065508-001 - Fastsettelse/ justering av tillatt totalvekt for kjøretøy gruppe M1 - endring av praksis.

Videre har de vekter som er angitt ved godkjenning av kjøretøyet blitt brukt, ikke bare som fabrikantens vektgaranti, men også som kjøretøyets registrerbare vekter og tillatte vekter i bruk. Ved angivelse av vekter i vognkort, og for kjøretøy i bruk på veien, har vi med andre ord ikke tidligere hatt et klart skille mellom tekniske vekter, registrerbare vekter og vekter i bruk.

I kjøretøyforskriften § 2-6 er vektbegrepene definert. Definisjonene har i hovedsak samme innhold og mening som i forskriftsverket fra 1969. Forskjellen på definisjonene av største totalvekt og tillatt totalvekt har vært den samme i forskriftene siden. Teksten i kjøretøyforskriften § 6-3 nr. 4 er i all hovedsak den samme som ble utformet i 1969. Det samme gjelder den opprinnelige delen av kjøretøyforskriften § 10-1 om hva fabrikanten skal opplyse om og gi garanti for. Rundskriv 28/68 M er opprinnelsen til teksten i kjøretøyforskriften § 6-3 nr. 4 hvor det står: «Registreringspliktig kjøretøy skal registreres for den største totalvekt som er fastsatt for kjøretøyet ...». Formuleringen ble deretter forskriftsfestet i «kjøretøyforskrifter 1969» § 117 og ble da endret til: «Kjøretøy skal ved registrering godkjennes for største [...] totalvekt som er fastsatt av godkjenningsmyndigheten». Dagens forvaltningspraksis bygger på denne formuleringen.

3.1.2 Tillatt vekt

Hovedprinsippet er at kjøretøy skal registreres med de vektene fabrikanten har oppgitt som kjøretøyets teknisk maksimale vekter.

Kjøretøyforskriften § 6-3 nevner enkelte tilfeller hvor grunnprinsippet skal eller kan fravikes i § 6-3. Kjøretøyet registreres da på lavere vekter. Unntakene er knyttet til spesielle forhold ved konstruksjonen til kjøretøyet. Mulighetene til unntak er redusert fra og med 1969 og gjennom hele virketiden til forskriftene. Det er fast og langvarig praksis som slår fast at største (tekniske) totalvekt og aksel-boggivekter, som oppgitt av fabrikanten, skal legges inn i Autosys som tillatt totalvekt ved registrering i Norge. Disse vektene føres også inn i vognkortet.

Direktiv 97/27/EF åpner for at fabrikanten kan oppgi flere sett største tekniske vekter innenfor samme typegodkjenning for flere tekniske konfigurasjoner. Videre kan fabrikantens ønske om bruks-/registreringsvekter oppgis. Det er ingen begrensning i antall vekter fabrikanten kan oppgi. Direktiv 92/21/EØF, som ble endret ved 95/48/EF, tillater at største tekniske vekt kan oppgis i spenn for en angitt kjøretøytype. Direktiv 92/21/EØF og 97/27/EF er implementert som alternativ til bestemmelsene i kjøretøyforskriften § 10-1 om fabrikantens vektgaranti for største tekniske vekter. Det angis spesifikt på de stedene hvor bestemmelse i direktivet er et alternativ. I direktiv 97/27/EF er det klargjort tydelig at fabrikantens ønsker om bruks- eller registreringsvekter kun kan benyttes der det enkelte land tillater dette. I og med at direktivet ikke er tatt inn som et generelt alternativ til hele kjøretøyforskriften § 10-1 er ikke disse valgfrie tilleggsbestemmelsene i bruk i Norge. Det er ikke gitt tilsvarende valgfrihet i bruk av vekter oppgitt i direktiv 92/21/EØF.

3.1.3 Historikk om vekter

Vegdirektoratet viser også til tidligere ordning med vektlistor fastsatt av Vegdirektoratet, i praksis lister fra importørene som ble distribuert av Vegdirektoratet. Her var ulike tekniske konfigurasjoner, inkludert endring for å få ned vekt, listet opp.

Fram til 1976 var det påkrevd med brukstillatelse skrevet ut av den bilsakkyndige for hvert enkelt tungt kjøretøy eller vogntog.

Før 1980 var det heller ikke lov å transportere stykk gods på kjøretøy hvor tekniske vekter overskred 10/16(aksel/boggi) tonn. I forbindelse med endring i 1990 av vegnettet ble det presisert at det var nødvendig med fabrikantgaranti, men ikke teknisk endring, dersom eieren ønsket å øke kjøretøyets tekniske vekter, jamfør Notat 90/5494 Kjt.

I gamle rundskriv om største vekter på kjøretøy har denne problemstillingen i stor grad vært knyttet til buss, lastebil og store tilhengere. Når kjøretøyenes største tillatte vekter ble fastsatt har det vært tekniske- og avgiftsmessige vurderinger. Transport var tidligere et regulert område uten fri etablering.

Innføringen av førerkort klasse 1 og klasse 2 med skille på 7 500 kg førte til at nedregistrering av lastebiler for å tilpasse bilen til førerkortgrensen ble vanlig. Den mest vanlige tekniske endringen som ble gjort for å sette ned totalvekten var å endre fjærene bak. Som regel ved at et eller flere fjærblader ble fjernet eller satt ut av funksjon. Dette ble utført i henhold til dokumentasjon (lister, oppgaver ol) fra de norske hoved-importørene.

Senere har vekt blitt en faktor med tanke på avgifts-klassifisering som varebil eller lastebil. I dag er vekt på nytt en utfordring når det gjelder førerkortklasser, denne gangen B og C1, B og BE, C1 og C. Moderne kjøretøykonstruksjoner gjør at det nå er vanskelig for fabrikantene å vise til enkle modifikasjoner på kjøretøyet som kan gi lavere teknisk vekt. Dessuten gir det europeiske regelverket, og flere nasjonale regelverk, mulighet til å sette ned tillatt totalvekt uten å endre største tekniske vekt.

4. Forslaget til nye bestemmelser om tillatte vekter og forholdet til tekniske vekter

Det har kommet mange henvendelser om endring av tillatte vekter på kjøretøy hvor det ikke lenger er hensiktsmessig med den vekten kjøretøyet er registrert med. Henvendelsen er svært ofte begrunnet med at eier ikke har førerkort for kjøretøyet, men at tilsvarende kjøretøy finnes med tillatt totalvekt som hadde vært lovlig. Svært ofte gjelder dette kjøretøy med tillatt totalvekt like over 3500 kg som ønskes nedregistrert til 3500 kg eller mindre – altså fra førerkort klasse C1 til B.

Det norske regelverket har i lang tid satt likhetstegn mellom kjøretøyet største tekniske vekter og tillatt totalvekt. Dette medfører at henvendelser om å få endret totalvektet blir behandlet som søknad om endring av største tekniske vekt som fabrikanten har garantert for. Muligheten for slike endringer blir styrt av om den aktuelle fabrikanten har gitt ut retningslinjer for slik endring. Dersom disse vilkårene er oppfylt vil Statens vegvesen godkjenne ny største tekniske vekt på kjøretøyet. Dersom dette er tilfelle vil det utstedes et nytt vognkort hvor rubrikken (F1/F2) Tillatt totalvekt vil vise den nye vekten. Dette gjelder både for justering opp og ned. I dag er det sånn at mange fabrikanter ikke har noen metoder for hvordan kjøretøyet kan bygges om til en annen største tekniske vekt. Flere av fabrikantene oppgir at de ikke kan gi noen forslag til metoder om tekniske endringer fordi kjøretøyene er identiske i mange vektutførelser og at de ikke kan angi fiktive endringer til offentlig myndighet. De kan derimot garantere for endret totalvekt uten at det gjøres fysiske endringer på kjøretøyet.

Som følge av en konkret henvendelse ble det i 2010 gjort en vurdering av muligheten for å endre tillatt totalvekt /største tekniske vekt innenfor kjøretøyforskriftens bestemmelser. Det ble da konkludert med at det var mulig å øke tillatt totalvekt uten gjøre tekniske endringer for kjøretøy gruppe M1, da spesielt campingbiler, jamfør notat til regionene 2010/065508-001.

Ved å innføre bestemmelser som gjør det mulig å endre tillatt vekt uten å endre største tekniske vekt, vil det ikke lenger være grunn til å gjøre tekniske endringer på kjøretøyene. De tekniske endringene som blir gjort etter dagens regler har til hensikt å gjøre kjøretøyene lettere ved å bytte ut deler med letter versjoner. Dette vil gå på bekostning av kjøretøyets bæreevne og gjøre det mulig at tillatt totalvekt kan settes lavere.

Vi presiserer at tekniske krav som følge av vektendringen skal være oppfylt. Kravsnivået følger av første-gangs registreringsdato. I noen tilfeller vil dokumentasjon for tidligere opprinnelig kjøretøygruppe eller vektklasse aksepteres, jamfør kjøretøyforskriften § 1-4.

5. Framgangsmåte ved endring av vekter

Vegdirektoratet foreslår at brukeren kan søke om en vektendring ved å bestille time på trafikkstasjonen. På trafikkstasjonen må brukeren opplyse om registrert vekt, kjøretøygruppe, antall sitteplasser og kjennemerke eller understallsnummer. I kontrollhallen på trafikkstasjonen sjekker kontrolløren om ønsket tillatte vekt er mindre enn største teknisk vekt garantert fra fabrikken, og om ønsket tillatte totalvekt gir tilstrekkelig nyttelast blant annet med hensyn til antall sitteplasser. Dersom dette er i orden vil kontrolløren skrive et vedtak med nye vekter, antall sitteplasser, kjøretøygruppe og en vognkortmerknad med den opprinnelige største tillatte vekt.

Vedtaket overføres til kontoret som gjør endringene i Autosys. Videre lages et nytt vognkort med den nye vektinformasjonen etter vanlige rutiner med innlevering av vognkort del 2.

6. Retting av henvisning i kjøretøyforskriften § 1-14

Kjøretøyforskriften § 1-14 slår fast at gebyrplikten omfatter ny godkjenning av endret eller reparert/ombygd/oppbygd kjøretøy når dette kreves etter § 6-8. Denne henvisningen er utdatert etter at tidligere § 6-8 ble endret til § 6-9 ved forskrift 12 oktober 2011 nummer 1019 om endring i forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften). Vi vil med dette rette denne henvisningen. Rettingen medfører i realiteten ingen rettsendring.

7. Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget vil etter Vegdirektoratets vurdering kunne føre til en økt pågang hos trafikkstasjonene, i hvert fall i en overgangsperiode. Dette kan føre til økte ventetider og forlenget saksbehandlingstid. Vegdirektoratet forventer ikke at forslaget vil ha vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser utover dette. Forslaget innebærer en gebyrpliktig kontroll for å endre vekt. En stor pågang kan til en viss grad gi økte inntekter i forbindelse med kontrollene.

Kjøretøyets tillatte totalvekt styrer kravet til førerkort. Dersom en bils tillatte totalvekt endres fra over 3 500kg til under 3 500kg endres førerkortkravet fra klasse C1 (lett lastebil) til klasse B (personbil). Endringene vil føre til større fleksibilitet for brukerne. Man kan for eksempel slippe å ta førerkort klasse C1 ved å sette ned vektene på det aktuelle kjøretøyet og dermed spare tid og kostnader til førerkortet.

Hvor ofte kjøretøyet må til EU-kontroll (periodisk kjøretøykontroll) vil også være avhengig av om den endrede tillatt totalvekt over eller under 3 500kg. Kjøretøy over 3 500 kg må inn til kontroll hver år. Kjøretøy under 3 500kg skal inn til kontroll hvert andre år. Endringsforslaget kan føre til at flere vil endre tillatt total vekt på sitt kjøretøy til fra over til under 3 500kg. Tilfanget av periodiske kontroller til kontrollorganene vil da reduseres noe. Inntektstapet for kontrollorganene under ett vil sannsynligvis bli marginalt sett i forhold til antallet kjøretøy en vektendring kan være aktuelt for. Endringsforslaget vil fra kjøretøyeierens side gi en gevinst i spart tid og mindre utgifter til periodiske kontroller.

Prisene for bompassering styres også av tillatt totalvekt. Ved en stor pågang for å få satt ned tillatt totalvekt til under 3 500kg vil brukerne få lavere priser for bompassering samtidig som inntektene til bomselskapene vil bli lavere. Totalt sett antar vi at de tapte inntektene til vil være uten vesentlig betydning for bomselskapene. For den enkelte kjøretøyeieren kan de sparte bompengene ha en viss betydning.

Forslaget gjelder kjøretøy under 7 500kg og er derfor utenfor virkeområdet for vektårsavgiften, jf. Stortingsvedtak 15. desember 2014 om særavgifter til statskassen for budsjettåret 2015 A § 2. Se også Prop. 1 LS (2015-2016) punkt 9.4.4 om vektårsavgiften for 2016.