



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høringsnotat – forslag til endringer i bilforskriften og kjøretøyforskriften når det gjelder tillatt totalvekt og tekniske krav som følge av vektendring, samt endring av krav til bilbelte ved omklassifisering

Høring om forslag til endringer i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften) og forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften)

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
7. mai 2018

1. Innledning

Etter anmodning fra Samferdselsdepartementet sender Vegdirektoratet med dette forslag til endringer i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften) og 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 bestemt at kompetansen etter vegtrafikkloven 18. juni 1965 §§ 13-16 skal delegeres til Vegdirektoratet.

2. Hovedinnholdet i forslaget

Hovedinnholdet i forslaget er at bil og tilhenger til bil kan registreres med tillatt totalvekt som er lavere enn de største tekniske vektene fabrikanten garanterer for uten at det er gjort en teknisk endring av bilen eller tilhengeren. Forslaget gjelder for nye biler og biler registrert i Norge 15. september 2012 og senere dersom største tekniske vekt er under 7 500 kg. Videre gjelder forslaget for tilhenger uansett registreringsdato dersom største tekniske vekt er under 7500 kg.

Det foreslås videre en endring i krav vedrørende bilbelter ved omklassifisering eller når det gjøres endring på kjøretøyets sitteplasser.

3. Bakgrunn

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

Importører, forhandlere, kjøretøyeiere og bransjen hadde i lengre tid henvendt seg Vegdirektoratet og bedt om avklaringer og forenklinger med hensyn til endring av vekter på kjøretøy som allerede er godkjent og registrert. En stor del av disse henvendelsene gjaldt vekt rett over eller under 3500 kg, og gjerne i forbindelse med førerkortklasser. Vegdirektoratet hadde også mottatt signaler om at regelverk og praksis, når det gjaldt fastsettelse av kjøretøyets vekter, var problematisk. Videre var det vanskelig for bileierne å forstå regelverket, som igjen medførte at det gikk med uforholdsmessig store ressurser til veiledning og saksbehandling.

Vegdirektoratet foreslo i høringen 9. oktober 2015 å innføre en ordning om endring av tillatte vekter uten at det skulle være nødvendig å gjøre en teknisk endring på kjøretøyet etter søknad. Forslaget var begrenset til kjøretøy i gruppe M og N dersom største tekniske vekt er under 7500 kg ifølge garantien fra fabrikken. Forslaget var også begrenset til kjøretøyforskriften og gjelder dermed kjøretøy registrert første gang i Norge før 15. september 2012. Endringene i tillatt vekt er begrenset av en øvre grense til største tekniske vekt fra fabrikken og har 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. Ny bestemmelse (Kjøretøyforskriften § 6-3 nummer 4 bokstav D) – som ivaretar vektendring for kjøretøy eldre enn 15.09.12 – trådte i kraft den 1. januar 2016.

I forbindelse med høringen varslet Vegdirektoratet at vi på noe sikt ville en generell gjennomgang av regelverket om vekter. Nå har vi også fått i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å utvide ordningen med endring av tillatt totalvekt til også å omfatte nyere biler.

4. Gjeldende rett

Etter direktiv 2007/46 med videre henvisning til forordning 1230/2012, som begge er implementert i norsk rett gjennom bilforskriften § 3, skal fabrikanten gi vektgarantier for kjøretøyet. Dette er en videreføring av innholdet i regelverket og praksisen som gjaldt under kjøretøyforskriften. 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, og fastsatt en lavere vekt for kjøretøyet.

Definisjonene av vektbegrepene for kjøretøy som er godkjent i henhold til bilforskriften, finnes i direktiv 2007/46 med videre henvisning til forordning 1230/2012. Definisjonene er i hovedsak videreført fra eldre europeiske rettsakter, som igjen tilsvarer vektbegrepene for eldre kjøretøy som er definert i kjøretøyforskriften § 2-6. 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, hvor muligheten for nedregistrering av bil med tillatt totalvekt under 7500 kg ble gjeldende fra 1. januar 2016.

Ved godkjenning og registrering i Norge benyttes fabrikantens garanti for største tekniske vekter også som kjøretøyets registrerbare vekter og tillatte vekter i bruk. Vektene som angis i vognkortet for kjøretøy i bruk på veien, er merket både som tekniske vekter og vekter i bruk.

Vegdirektoratet gjorde 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. Som følge av utredningen ble det på gitte vilkår mulig å sette opp største tekniske vekt og tillatt totalvekt uten tekniske endringer på kjøretøyet.

Tillatt vekt

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

Direktiv 2007/46 med videre henvisning til forordning 1230/2012 nevner enkelte tilfeller hvor grunnprinsippet skal eller kan fravikes. Kjøretøyet registreres da på lavere vekter. Unntakene er knyttet til spesielle forhold ved konstruksjonen til kjøretøyet. 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 2007/46 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, for bruk i de land som tillater / benytter flere vekter. Det er ingen begrensning i antall vekter fabrikanten kan oppgi. Største tekniske vekt kan oppgis i spenn for en angitt kjøretøytype. I Norge har vi i praksis kun benyttet største tekniske vekt ved registrering.

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

Etter endringen i kjøretøyforskriften § 6-3 nr. 4 som ble gjeldende fra 1. januar 2016, har det fortsatt å komme 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.

Som det er redegjort for ovenfor setter det norske regelverket i hovedsak likhetstegn mellom kjøretøyets største tekniske vekter og tillatt totalvekt. For kjøretøy som ikke omfattes av den tidligere forskriftsendringen, medfører det 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 slik at mange fabrikanter ikke har noen metoder for hvordan kjøretøyet kan bygges om til en annen største tekniske vekt. Flere av fabrikanter 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.

Bestemmelser som gjør det mulig å endre tillatt vekt uten å endre største tekniske vekt, gjør at det ikke er grunn til å gjøre tekniske endringer på kjøretøyene. De tekniske endringene som har blitt gjort har til hensikt å gjøre kjøretøyene lettere ved å bytte ut deler fra lettere versjoner. Med redusert bæreevne måtte tillatt totalvekt settes lavere.

Til forskjell fra forskriftsendringen som gjorde det mulig å nedregistrere bil med tillatt totalvekt under 7500 kg fra 1. januar 2016, omfatter nærværende forslag også biler som ikke tidligere har vært registrert i Norge eller et annet land. Dersom et kjøretøy som er nytt eller har vært registrert i Norge kortere enn tre år omklassifiseres som følge av endring av tillatt totalvekt, kan ikke fritaket i kjøretøyforskriften § 1-4 nr. 1 fra å oppfylle nye krav benyttes. Dermed må kjøretøyet tilfredsstille de tekniske kravene som følger av den nye vekten. I de tilfellene hvor kjøretøyet ikke kommer i ny kjøretøygruppe (eksempelvis når tillatt totalvekt for M1 personbil endres), er de tekniske kravene uendret. Denne forskriftsendringen gjelder både muligheten til å endre tillatt totalvekt for et registrert kjøretøy, og muligheten til å fastsette lavere tillatt totalvekt enn største tekniske vekt ved førstegangsregistrering i Norge. Det har derfor vært nødvendig å sammenlikne de tekniske kravene for de ulike kjøretøygruppene, og i hvor stor grad det er mulig å overføre godkjente tekniske krav fra en kjøretøygruppe til en annen.

Vi presiserer at tekniske krav som følge av vektendringen skal være oppfylt. Medfører vektendringen at kjøretøy kommer i en ny kjøretøygruppe, må følgelig kjøretøyet oppfylle de tekniske krav som følger av den nye gruppen. Kravnivået følger av førstegangs registreringsdato. I noen tilfeller vil dokumentasjon for tidligere opprinnelig kjøretøygruppe

eller vektklasse aksepteres, jmfør bilforskriften § 17 med henvisning til kjøretøysforskriften § 1-4.

Søknad om endring av tillatt totalvekt

Bilforskriften § 5 fjerde ledd sier at søknad om godkjenning skal fremsettes av fabrikant, kjøretøyets eier eller av person som har fullmakt fra en av disse. Dette kravet gjelder generelt for forskriften, og er derfor ikke gjentatt i forslaget til ny § 5c. Videre er det praksis for at søknad om time / framstilling til kontroll for godkjenning av endring kan anses som søknad om dette.

Biler

Som det er redegjort for tidligere har dette forskriftsarbeidet startet fordi det er et behov for å kunne fastsette lavere tillatt totalvekt enn den største tekniske vekten som fabrikantene garanterer for. Direktoratet har derfor vurdert hvilke konsekvenser en reduksjon av tillatt totalvekt vil få for ulike kjøretøygrupper i forhold til klassifisering og tekniske krav. Det er en terskel knyttet til bestemmelser for bruksvilkår ved 3500 kg, som gjør at en reduksjon av tillatt totalvekt til 3500 kg eller lavere som er spesielt aktuelt.

En personbil som er klassifisert i kjøretøygruppe M1 med totalvekt over 3500 kg får ingen endring i klassifiseringen som følge av fastsettelse av ny tillatt totalvekt på 3500 kg. Her er det fortsatt alle kravene som omhandler M1 i vedlegg IV direktiv 2007/46/EF som gjelder. Tilsvarende vurdering gjelder for tekniske krav dersom en minibuss M2 får tillatt totalvekt redusert til 3500 kg, forutsatt at den fortsatt har tilstrekkelig nyttelast til å ha minst 9 passasjerplasser i tillegg til føreren.

Dersom en lastebil N2 godkjennes med ny tillatt totalvekt på 3500 kg eller lavere, blir den samtidig omklassifisert til varebil N1. Det er en vesentlig forskjell i flere tekniske krav som stilles til N2 og N1. Direktoratet har gått gjennom og sammenliknet de kravene som er ulike for de to kjøretøygruppene. For mange av kravområdene er det vesentlig strengere krav til typegodkjenning av N1 enn til N2. Videre har Direktoratet vurdert kravene som stilles for europeisk småserie, import av bil fra tredjeland (forordning (EU) nr. 183/2011) og til slutt kravene til spesialkjøretøy (direktiv 2007/46/EF vedlegg XI). Resultatet av denne gjennomgangen viser at det tillates ganske store tilpasninger i kravene for kjøretøy som ikke skal ha en ordinær fullserie EU-typegodkjenning. Dersom et kjøretøy bygges basert på en kjøretøytype som allerede har europeisk godkjenning, gis det også muligheter for å videreføre den opprinnelige godkjenningen selv om kjøretøyet godkjennes i en annen kjøretøygruppe.

Vurderingen av hvilke krav som kan videreføres, og hvilke som må godkjennes på nytt er omfattende, og Vegdirektoratet har derfor satt resultatet av denne vurderingen opp i en tabell som foreslås tatt inn som nytt vedlegg 4 til bilforskriften. Virkeområdet for tabellen er kjøretøy som endres fra gruppe N2 til gruppe N1 som følge av en reduksjon av tillatt totalvekt. Det er også en forutsetning at kjøretøyet tilfredsstiller kravene til gruppe N2 for de aktuelle kravområdene for at tabellen kan benyttes. Et kjøretøy som er bygd for gruppe N2 trenger ikke tilfredsstille kravområder som ikke gjelder for gruppe N1, som for eksempel krav til hastighetsbegrensere. For kjøretøy som har vært registrert i Norge i minst 3 år kan alternativt bestemmelsene i kjøretøysforskriften § 1-4 nr.1 benyttes (at kjøretøy kan ombygges

til annen kjøretøygruppe uten at kjøretøyet kreves å oppfylle de krav til støy, avgass, bremses og kollisjonsegenskaper som gjelder for den nye gruppen).

Dersom tillatt totalvekt for kjøretøy som er konstruert for gruppene M2 og N2 ønskes fastsatt til 3500 kg eller lavere, kan dette i noen tilfeller medføre at kjøretøyet må klassifiseres som M1 personbil. Dette medfører at de tekniske kravene til M1 må være tilfredsstillt. For kjøretøy som er nye eller har vært registrert i Norge mindre enn tre år viser Vegdirektoratet her til kravene til M1 slik de framgår av direktivets vedlegg IV og til vedlegg XI for spesialkjøretøy som for eksempel campingbiler. Videre medfører dette at kjøretøyet avgiftsklassifiseres som personbil, som igjen medfører at Skatteetaten vil gjøre en ny beregning av engangsavgiften.

Tilhengere

Vi vil også foreslå å ta med tilhengere i bestemmelsen om endring av tillatt totalvekt i kjøretøyforskriften i tråd med bestillingen fra Samferdselsdepartementet slik at det blir samsvar mellom bilforskriften og kjøretøyforskriften.

For tilhengere i gruppe O antar Vegdirektoratet at de mest aktuelle tilfellene er knyttet til en reduksjon av tillatt totalvekt innenfor gruppen tilhenger O2 for å tilpasse vogntogvekten til førerkortbestemmelsene. En slik endring vil ikke gi utfordringer i forhold til hvilke tekniske krav som må være tilfredsstillt etter endringen. Vi presiserer at dersom tillatt totalvekt settes til 750 kg eller lavere vil tilhengeren omklassifiseres til O1. I både de norske og de europeiske tekniske bestemmelsene om bremses er det krav om at dersom tilhenger i gruppe O1 er utstyrt med bremses, må bremseanlegget tilfredsstillte kravene som er fastsatt for gruppe O2.

Det er vesentlige ulikheter i teknisk konstruksjon og krav til bremseanlegg samt kobling mellom bil og tilhenger for tilhengere i gruppe O2 og O3. Direktoratets vurdering er at dersom en tilhenger som er konstruert for største tekniske vekt over 3500 kg og klassifisert som O3 skal godkjennes som O2, må enten disse systemene beholdes slik at tidligere godkjenning opprettholdes eller bygges om til spesifikasjoner og krav for O2. Dersom disse systemene bygges om stilles det vanlige krav til konstruksjon og dokumentasjon for ombyggingen.

Klassifisering

Dersom et kjøretøy omklassifiseres er det gjeldende bestemmelser for klassifisering på omklassifiseringstidspunktet som gjelder. I dette tilfellet betyr det bestemmelsene i forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil § 4, som igjen viser til at bilene skal tilfredsstillte kravene til teknisk klassifisering som angitt i direktiv 2007/46/EF, vedlegg II, som senest endret ved forordning (EU) nr. 678/2011 og 214/2014.

Dette innebærer blant annet at kravene til nyttelast for varebil N1 som framkommer av direktiv 2007/46/EF vedlegg II del A 3.6.1 gjelder.

Avgift - konsekvens og sannsynlighet

Vegdirektoratet vil presisere at denne høringen kun gjelder å legge til rette for at de tekniske bestemmelsene tillater nedregistrering uten å kreve tekniske endringer på kjøretøyet. Bestemmelsene for klassifisering av et kjøretøy er ikke endret, noe som i enkelte tilfeller medfører at kjøretøyet må omklassifiseres som følge av endret tillatt totalvekt. Som følge av endret teknisk klassifisering vil det alltid gjøres en vurdering av om dette også medfører

endret avgiftsgruppe. Dersom avgiftsgruppen blir endret som følge av endret tillatt totalvekt, kan dette medføre tilleggsavgift. Ved endringer i avgiftsgruppen sendes det rutinemessig melding til skatteetaten som vurderes om det ilegges tilleggsavgift.

Avgiftsgrunnlaget, basert på egenvekt, motor- og miljødata, endres ikke som følge av ny tillatt totalvekt.

6. Bilbelter

Vegdirektoratet har også fått i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å vurdere bestemmelsene om krav til bilbelter når et kjøretøy omklassifiseres til annen kjøretøygruppe.

Ved ombygging til annen kjøretøygruppe, særlig personbil, vil det i enkelte tilfeller stilles krav om annen belte type enn kjøretøyet er beregnet for. Problemstillingen gjelder særlig for kjøretøy som er godkjent etter bestemmelsene i kjøretøyforskriften § 1-15, bilforskriften §§ 10a og 10b, samt biler hvor bilbeltene ble godkjent etter kjøretøyforskriften § 16-5. Felles for disse bestemmelsene er at de hjemler bruk av krav som finnes i amerikanske FMVSS og kanadiske CMVSS. Da Vegdirektoratet utarbeidet bestemmelsene om spesielle unntak for bil, bilforskriften §§ 10a og 10b, ble det vurdert om det var riktig å videreføre anledningen i kjøretøyforskriften § 1-15 til å godkjenne biler som var utstyrt med belter i henhold til bestemmelsene i FMVSS. Konklusjonen var at biler som var konstruert for og med belter etter denne standarden gav passasjerene en tilsvarende sikkerhet som i biler som var konstruert for og med belter etter europeisk standard. Samtidig ble den kanadiske standarden CMVSS sidestilt med FMVSS.

Mange av disse kjøretøyene ble ombygd fra personbil til varebil eller lastebil i forbindelse med registrering i Norge for å kvalifisere til lavere engangsavgift. Mange eiere ønsker nå å sette tilbake de originale setene og godkjenne bilen for flere sitteplasser, men forskriftens krav til bilbelter gjør i mange tilfeller dette vanskelig. Det vil i mange tilfeller være vanskelig og kostbart, og i noen tilfeller umulig å få til en trafiksikker og funksjonell ombygging til europeiske belter. Årsaken er at for enkelte bilmodeller er bilbeltet en integrert del av kjøretøykonstruksjonen på en slik måte at det ikke finnes alternative belter etter europeisk standard som passer.

Vegdirektoratet foreslår å endre kjøretøyforskriften § 16-4 nr. 5 slik at det alternativt kan godkjennes belte type, bilbelte og festepunkter som er i henhold til FMVSS og CMVSS. Dette gjør at det blir samsvar mellom beltekravene i ombyggingsbestemmelsene i § 16-4 i kjøretøyforskriften og importbestemmelsene i bilforskriften § 10a, § 10b, kjøretøyforskriften § 1-15 og § 16-5.

Bilforskriften § 17 viser til kjøretøyforskriften § 16-4 nr. 5 for krav til bilbelter i forbindelse med ombygging. Vedlegg 2 til kjøretøyforskriften angir at ombyggingsbestemmelsene i § 7-2 også skal gjelde for kjøretøy som omfattes av forskrift om krav til kjøretøy. Dette gjør at en forskriftsendring i § 16-4 nr. 5 vil ha virkeområde for alle norskregistrerte biler uansett registreringsdato.

7. Framgangsmåte ved endring av vekter

Vegdirektoratet foreslår at eieren eller en person som har fullmakt fra eieren kan søke om en vektendring ved å bestille time på trafikkstasjonen og opplyse om ønsket endring.

I kontrollhallen på trafikkstasjonen sjekker kontrolløren om vilkårene for å godkjenne ønsket tillatte vekt er tilfredsstillt. Dette gjelder spesielt kravene om at tillatt 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, samt at de tekniske kravene for en eventuell ny kjøretøygruppe er tilfredsstillt. 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.

Videre lages et nytt vognkort med den nye vektinformasjonen etter vanlige rutiner med innlevering av vognkort del 2.

Søknad om godkjenning av bil som ikke tidligere har vært registrert i Norge skal fremsettes av fabrikant, kjøretøyets eier eller av person som har fullmakt fra en av disse. Tilsvarende vurderinger som beskrevet ovenfor gjøres i forbindelse med den ordinære saksbehandlingen for godkjenning og registrering i Norge.

Rutinebeskrivelsen som ble utarbeidet i forbindelse med forskriftsendringen som trådte i kraft 1. januar 2016 omarbeides slik at dette forslaget til endring også omtales. Vi setter derfor inn noen viktige moment fra denne rutinebeskrivelsen, slik:

«Kontroll

Vognkort del 2 leveres før kontrollen starter.

Eier skal oppgi hvilken tillatt totalvekt som ønskes, samt eventuelle endringer som også ønskes. Kontrolløren skal informere om konsekvenser av ønsket endring, blant annet følgene for antall sitteplasser og tillatt nyttelast. Det er spesielt viktig dersom kjøretøyet har vært registrert så kort tid i Norge at det kan få tilleggsavgift som følge av endret tillatt totalvekt, eventuelt i kombinasjon med øvrige endringer på samme tid.

Bestemmelsen åpner nå for at tillatt totalvekt kan settes lavere enn største totalvekt uten at det gjøres tekniske endringer, følgelig skal ikke egenvekten endres i denne prosessen.

Tillatt totalvekt kan også økes, men ikke over største totalvekt som fabrikanten har garantert for. Dersom det søkes om endring av største totalvekt, er det ingen endring i bestemmelsene (tekniske endringer og fabrikantens garanti).

Bileier bør gjøres oppmerksom på at egenvekten som er oppgitt i vognkortet er basisvekten for biltypen, og at faktisk egenvekt kan være høyere på den aktuelle bilen. Bileieren bør bli anbefalt å benytte trafikkstasjonens vekt og noterer seg faktisk egenvekt for å unngå å overlaste bilen.

Tekniske krav følger bilens årsmodell, se likevel KF § 1-4.

Bestemmelsene om at tilhengervekter fastsettes i forhold til tillatt totalvekt skal følges (se kravområde 44A i forslaget til nytt vedlegg 4.

05.01.2016»

8. 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 nødvendige tilpasninger i Statens

vegvesen sine systemer. Forslaget innebærer en gebyrpliktig kontroll for å endre vekt. Kontrollene i forbindelse med vektendringer vil derfor være selvfinansierende. En stor pågang kan til en viss grad, i kortere perioder, gi økte inntekter i forbindelse med kontrollene.

Kjøretøyets tillatte totalvekt er en av faktorene som styrer kravet til førerkort. Dersom tillatt totalvekt for bil godkjent for høyst 8 passasjer endres fra over 3 500 kg til 3 500 kg eller lavere endres førerkortkravet fra klasse C1 til klasse B. I mange tilfeller kreves det førerrett for B96 eller BE for å trekke tilhenger etter en bils om kan kjører med førerkort klasse B. Dersom tillatt totalvekt for en tilhenger reduseres, kan dette medføre at vogntoget med den samme trekkbilen kan kjøres med førerrett klasse B. Tilfanget av personer som ønsker å utvide førerretten til trafikkskolene vil da reduseres noe. Inntektstapet for trafikkskolene under ett vil sannsynligvis bli marginalt på grunn av det begrensede antallet kjøretøy en vektendring kan være aktuelt for. Endringene vil føre til større fleksibilitet for brukerne. Man kan for eksempel slippe å ta utvidet førerkort ved å sette ned vektene på det aktuelle kjøretøyet og dermed spare tid og kostnader til førerkortet. Krav til førerrett for biler godkjent for flere enn 8 passasjerer (førerkort klasse D1 og D) påvirkes ikke av bilens tillatte totalvekt.

Hvor ofte kjøretøyet må til periodisk kjøretøykontroll (EU-kontroll) er først og fremst avhengig av hvilken kjøretøygruppe det tilhører. Endring av tillatt totalvekt forbi grensen på 3 500 kg ha betydning for lastebil som blir omklassifisert til varebil og tilhenger som blir omklassifisert fra O3 til O2. I grove trekk sier bestemmelsene at lastebil og tilhenger over 3 500 kg må inn til kontroll hvert år, at varebil skal inn til kontroll hvert andre år og at tilhenger 3 500 kg og lavere er fritatt. Endringsforslaget kan føre til at flere vil endre tillatt totalvekt på sitt kjøretøy til fra over til under 3 500 kg. Tilfanget av periodiske kontroller til kontrollorganene vil da reduseres noe. Inntektstapet for kontrollorganene under ett vil sannsynligvis bli marginalt på grunn av det begrensede 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 3 500 kg vil bileierne få lavere priser for bompassering samtidig som inntektene til bomselskapene vil bli lavere. Totalt sett antar vi at de tapte inntektene vil være uten vesentlig betydning for bomselskapene. For den enkelte kjøretøyeieren kan de sparte bompengene ha en viss betydning.

Forslaget gjelder kjøretøy med største tekniske vekt under 7 500kg og er derfor utenfor virkeområdet for vektårsavgiften, jf. Stortingets vedtak om vektårsavgift forskrift om vektårsavgift, og motorkjøretøy- og båtavgiftsloven. Se også rundskriv fra særavgiftseksjonen i skattedirektoratet om *Vektårsavgift 2018*.¹

9. Høringsfrist

Vegdirektoratet ber om at høringsinstansenes eventuelle kommentarer til forslag til endringer gis **innen 9. august 2018**.

¹ <https://www.skatteetaten.no/globalassets/rettskilder/avgiftsrundskriv/vektarsavgift-2018.pdf>