



Statens vegvesen

Høringsinstansene iht vedlagte liste

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:
Ivar Fjeldberg - 22073507

Vår referanse:
2008/020491-001

Deres referanse:

Vår dato:
28.04.2008

Høring - endringer i kapittel 2 i forskrift om bruk av kjøretøy og i kapittel 1 og 39 i Kjøretøyforskriften

Vedlagt følger forslag til endringer i forskrift av 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy, kapittel 2 og i forskrift av 4. oktober 1994 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften). Forskriftene er hjemlet i vegtrafikkloven. Forslagene omfatter endringer innen følgende områder:

- Kjennemerker til kjøretøy eldre enn 30 år, men førstegangsregistrert etter 1. april 1971. Det foreslås endringer på dette området for å sikre at det i også framtiden skal være mulig å anskaffe kjennemerker til slike kjøretøy med utforming fra den registreringsordningen de opprinnelig tilhørte.
- Endring av plasseringen av kjennemerke på beltemotorsykkel. Plasseringen foreslås flyttet til venstre side på beltemotorsykkelen fordi konstruksjonsendringene har gjort det vanskelig å plassere kjennemerket på en forskriftsmessig måte foran.
- Det foreslås at uregistrert bil påsatt prøvekjennemerke gis anledning til å trekke uregistrert tilhenger også påsatt prøvekjennemerke. Bakgrunnen er at vogntog skal kunne kjøres til oppbygger, trafikkstasjon for godkjenning/registrering, forhandler m.v. uten at trekkbilen må være registrert.
- Ordningen med bruk av lite kjennemerke bak på bil foreslås opphevet. Erfaringene viser at synligheten av lite kjennemerke er dårligere enn ønsket og trafikkstasjonene klarer ikke å fatte vedtak med stor nok grad av likhet vedrørende bruk av slik kjennemerke.
- Det foreslås at vognkort del 2 skal være innlevert før et eierskifte blir registrert i motorvognregisteret. Det betyr at vognkort del 2 må innleveres sammen med eller før melding om eierskifte (salgsmeldingen) innleveres. Dette gjøres for å sikre at tidligere eier har godtatt eierskiftet og for å forhindre at salgsmeldinger blir forfalsket.
- Kravet om innlevering av vognkort del 2 ved eierskifte av norskregistrert kjøretøy foreslås overført til § 2-9 som omhandler endring av registreringsforhold.
- Korrigering av teksten i § 2-4, nr. 2, 3. ledd i forskrift om bruk av kjøretøy, der det nå står at tidligere utstedt vognkort, både del 1 og 2, skal innleveres før enhver utstedelse av nytt vognkort. Det korrekte er at kun del 2 skal innleveres.

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

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

- § 1-8 i kjøretøyforskriften foreslås endret, slik at det ikke lenger gis generelt unntak fra kravene i forskriften for kjøretøy som tas med fra utlandet i forbindelse med flytting, såkalt flyttegods. Det foreslås videre at kjøretøy som har vært registrert i utlandet og som importeres som arvegods, kan godkjennes uten at kravene i denne forskrift er oppfylt.

Uttalelser til forslagene må være sendt til Vegdirektoratet innen 23. juni 2008 for at de skal bli tatt med i vurderingen ved utformingen av forskriftsendringene.

KOMMENTARER TIL FORSLAGENE TIL ENDRINGER I FORSKRIFTENE

Forskrift om bruk av kjøretøy

§ 2-5 og 2-6 Kjennemerker på kjøretøy eldre enn 30 år som er registrert for første gang etter 1. april 1971

Det er et krav i § 2-6, nr. 2, 3. ledd at kjennemerker i henhold til registreringsordninger etter 1. april 1971 kun skal produseres med utstyr godkjent for produksjon av slike kjennemerker. Det betyr at det er nødvendig å ha gammelt produksjonsutstyr tilgjengelig for å kunne dekke etterspørselen etter kjennemerker tilhørende registreringsordninger eldre enn dagens ordning. På litt sikt må man regne med at gammelt produksjonsutstyr vil bli faset ut fordi etterspørselen etter tilhørende kjennemerker er lav og kjennemerkeprodusentene ser det neppe lønnsomt å ha slikt utstyr tilgjengelig. Dette vil bli særlig aktuelt i forbindelse med omlegginger i kjennemerkeproduksjonen fra 1. januar 2009. Produksjonen legges om kort tid ut på anbud og i den forbindelsen blir det innført endringer i rutinene rundt produksjonen som vil medføre at de kjennemerkeprodusentene som i dag har gammelt produksjonsutstyr intakt, neppe vil ha dette utstyret intakt på noe sikt.

Vegdirektoratet anser det derfor nødvendig med enkelte forskriftsendringer, slik at det fortsatt blir mulig å benytte "gamle" typer kjennemerker på kjøretøy som ble førstegangsregistrert for mer enn 30 år siden. Forslaget er at tredje ledd i § 2-6, nr.2 strykes. Det står her at kjennemerker i henhold til registreringsordninger etter 1. april 1971 bare skal kunne produseres med godkjent utstyr for kjennemerkeproduksjon.

I tillegg foreslås det inntatt et nytt punkt i § 2-5 som sier at kjennemerker til kjøretøy som ble førstegangsregistrert for mindre enn 30 år siden, kun skal produseres med dagens godkjente utstyr for kjennemerkeproduksjon. Det samme skal gjelde for registreringspliktige kjøretøy som ikke har vært registrert tidligere og som har årsmodell nyere enn 31 år.

Disse endringene medfører at det fortsatt blir anledning for kjøretøy som ble førstegangsregistrert for mer enn 30 år siden eller som har årsmodell eldre enn 31 år til å bruke kjennemerker tilhørende registreringsordninger fra den gang kjøretøyene var nye, selv om de kjennemerkeprodusentene som i dag har utstyr for slik produksjon, avhender dette utstyret. Endringene medfører at disse kjennemerkene kan produseres av hvem som helst, også eierne av kjøretøyene og med fritt valgt utstyr. Dette vil bli identisk med kravene til kjennemerker tilhørende registreringsordninger fra før 1. april 1971. Det vil imidlertid fortsatt være et krav at kjennemerkene skal være av slik utforming, antall og ha slik plassering og belysning som fastsatt i den registreringsordning de tilhører og at dette skal godkjennes av Statens vegvesen.

Kravet om at kjennemerker til kjøretøy som ble førstegangsregistrert for mindre enn 30 år siden kun skal produseres med utstyr godkjent for kjennemerkeproduksjon, foreslås utvidet til å kun gjelde utstyr som er godkjent for produksjon av kjennemerker tilhørende dagens registreringsordning. Begrunnelsen for dette er at det vil øke kostnadene som er forbundet med kjennemerkeproduksjonen å ha utstyr tilgjengelig for produksjon av eldre typer kjennemerker. Det har heller ikke tidligere vært praktisert å tillate kjennemerker produsert med gammelt produksjonsutstyr til kjøretøy som er førstegangsregistrert for mindre enn 30 år siden, eller har årmodell nyere enn 31 år hvis de ikke har vært registrert tidligere.

Endringen gir ingen administrative eller økonomiske konsekvenser.

§ 2-5. Plassering av kjennemerke på beltemotorsykkel.

Kravet til plasseringen av kjennemerke på beltemotorsykkel, er foran. De konstruksjonsmessige forholdene på beltemotorsykler har de siste årene endret seg på en slik måte at det ikke lenger er hensiktsmessig å plassere kjennemerket foran. Panseret på moderne beltemotorsykler er lite og har former som gjør det uegnet å feste et kjennemerke til. Det vil heller ikke være gunstig å plassere kjennemerket på vindskjermen fordi det vil stenge noe for sikten.

Land som det er naturlig for Norge å sammenlikne seg med, har valgt ulike plasseringer av kjennemerket på beltemotorsykler. I Sverige skal kjennemerket plasseres foran, men det kan brukes et kjennemerke av plast som limes til panseret og det tilpasser seg dermed panserets form. En slik løsning gir ikke en god synlighet av kjennemerket på alle beltemotorsykler fordi panserne har uregelmessig form.

Finland har valgt å plassere kjennemerket på siden av beltemotorsykkelen, mellom setet og fotbrettet. Dette er en sikker plassering som ikke vil skade beltemotorsykkelenes konstruksjon, men kjennemerket får dårlig synlighet under kjøring.

I enkelte andre land kan kjennemerket plasseres bak på skvettlappen. Dette er det stedet der de fleste beltemotorsykkelprodusentene har avsatt plass for kjennemerket og det er derfor enkelt for brukerne å feste kjennemerket på beltemotorsykkelen. For kontrollmyndighetene er imidlertid en slik plassering lite gunstig, fordi kjennemerket fort blir dekket av snø og is.

Vi mener at kravet til kjennemerkets synlighet på beltemotorsykkel ikke bør tillegges for stor vekt fordi de konstruksjonsmessige forholdene og bruksforholdene gjør det svært vanskelig å plassere kjennemerket på et sted der det er godt synlig. Uavhengig av hvor kjennemerket er plassert, vil det i de fleste tilfellene være nødvendig å stoppe beltemotorsyklene for å kunne gjøre en sikker identifisering av kjennemerket. Vi anser derfor at det ikke bør være et krav at kjennemerket skal kunne identifiseres i fart på en beltemotorsykkel. De forhold rundt plasseringen som bør tillegges størst vekt mener vi må være en sikker og beskyttet plassering av kjennemerket, en plassering som ikke svekker beltemotorsykkelenes konstruksjon og en plassering som er enkel å tilfredsstille for brukerne. Dette tilsier at kjennemerket bør plasseres på siden eller bak på skvettlappen. Plasseringen bak mener vi er ugunstig, fordi da må kjennemerket børstes rent for snø og is også etter at en beltemotorsykkel er stoppet. Vi mener derfor at den beste plasseringen av kjennemerket på beltemotorsykler, er på siden mellom setet og fotbrettet. Vi kan ikke se at det spiller noen rolle for synligheten eller en sikker plassering om kjennemerket plasseres på høyre eller venstre side av beltemotorsykkelen. De fleste beltemotorsykler har fabrikkasjonsplaten og innslått understellsnummer på høyre side

over fotbrettet. For at kjennemerket ikke skal komme i konflikt med disse, vil den beste plasseringen være på venstre side.

Endringen gjør det enklere for brukerne å få festet kjennemerket til beltemotorsykkelen på en sikker måte. Kjennemerket vil få en noe dårligere synlighet enn i dag.

§ 2-7. Bruk av prøvekjennemerke m.m.

Etter bestemmelsene i dagens § 2-7, er det ikke tillatt å trekke tilhenger påsatt prøvekjennemerke med bil påsatt prøvekjennemerke. Det er heller ikke tillatt å transportere tilhengere eller tilhengerunderstell (-chassis) på en tilhenger eller tilhengerunderstell påsatt prøvekjennemerke. Dette regnes som ordinær transport av gods, noe som faller utenfor tillatt bruk av prøvekjennemerker.

Dette er lite hensiktsmessig og fordyrende for brukerne i forbindelse med nødvendig kjøring før kjøretøyene registreres. Mange tilhengere/-understell fraktes på egne hjul fra fabrikant til importør/forhandler og til/fra påbygger. Det er da hensiktsmessig å kunne frakte én eller flere tilhengere lastet på den tilhengeren som har påsatt prøvekjennemerke. Det er lite akseptabelt for brukerne å bare kunne trekke en tilhenger per tur uten å kunne utnytte slik transport mer rasjonelt.

Det vil også være hensiktsmessig at vogntog tillates brukt med prøvekjennemerker på både bil og tilhenger for å kunne kjøre til/fra påbygger, registrering, forhandler, kjøretøyenes eier m.v. Det må her være en forutsetning at både bil og tilhenger ikke frakter noen form for gods. Unntatt fra dette vil være gods som godkjenningensmyndigheten krever i forbindelse med godkjenningen/registreringen.

Det foreslås altså at det ikke regnes for ordinær transport når bil påsatt prøvekjennemerke trekker tilhenger eller tilhengerunderstell (-chassis) påsatt prøvekjennemerke. Videre foreslås det at registrert bil kan trekke tilhenger eller tilhengerunderstell (-chassis) påsatt prøvekjennemerke og det er plassert én eller flere tilhengere eller understell (chassis) på tilhengeren/tilhengerunderstellet. Under slik bruk av prøvekjennemerke tillates det ikke transportert annen form for gods på kjøretøy påsatt prøvekjennemerke.

Endringen vil føre til økonomiske innsparinger for tilhenger- og tungbilbransjen ved at utgifter til leie av registrert trekkbil innspares. Utover dette gir endringen ingen økonomiske eller administrative konsekvenser.

§ 2-9. Endring av registreringsforhold

Kjøretøykriminalitet i form av omsetning av stjalne og underslåtte kjøretøy er et tiltagende problem. Vegdirektoratet søker stadig å finne bedre løsninger i forbindelse med godkjennings- og registreringsprosessen som kan virke preventive på denne typen kriminalitet. Innføringen av nytt vognkort i samsvar med direktiv 1999/37/EF har blant annet hatt som formål å bidra til å lette og sikre kontrollen av eierforhold ved omregistrering av kjøretøy på ny eier. Det nye vognkortet har to deler. Hensikten med dette er at det blant annet skal vanskeliggjøre omregistrering av stjalne kjøretøy. Sikkerhetselementet her består i at når et norskregistrert kjøretøy skal omregistreres på ny eier, kreves det at gammel eier innleverer del 2 av vognkortet. Dette gir en stor sikkerhet for at det aktuelle kjøretøyet ikke er stjålet.

Kravet er i dag at del 2 skal innleveres før registreringen finner sted.

Vegdirektoratet foreslår nå å flytte innleveringstidspunktet for del 2 av vognkortet fra tidspunktet for omregistrering til tidspunktet for eierskifte (innlevering av salgsmelding). Ved

en slik endring sikres det at det ikke endres eier av kjøretøy i motorvognregisteret uten at tidligere registrert eier har solgt kjøretøyet eller har godtatt eierskiftet, og mer generelt sikres det at opplysningene om eierforhold er så korrekte som mulig når eierskiftet registreres i Autosys. I dag kreves del 2 innlevert først ved omregistrering og det er således mulig å få registrert eierskifte på kjøretøy i motorvognregisteret ved å forfalske melding om eierskifte (salgsmeldingen). Endringen innebærer at vognkortets del 2 må innleveres før det blir fattet vedtak om eierskifte. Salgsmelding som innleveres uten at vognkortets del 2 er vedlagt, vil imidlertid bli registrert, men med en status som "ikke godkjent". I praksis betyr dette at for ikke godkjente salgsmeldinger vil ikke opplysning om den nye eieren bli overført til Toll- og avgiftsdirektoratet (TAD) og tidligere eier vil derfor fremdeles få kravene om årsavgift fra TAD. Innlevering av del 2 vil være en av forutsetningene for å endre statusen på salgsmeldingen til godkjent.

I noen tilfeller skjer det at gammel eier taper del 2 av vognkortet. I slike tilfeller må det leveres inn en tapsmelding for at det skal bli sendt bestilling på nytt vognkort. Hvis tapsmeldingen leveres i forbindelse med en omregistrering, er dagens rutiner at tapsmeldingen skal erstatte del 2 som "sikkerhetsdokument" ved omregistreringen. Det blir altså ikke produsert nytt vognkort i slike tilfeller. Det er den som legitimerer seg som registrert eier av kjøretøyet, eller den som har fått fullmakt fra vedkommende som har adgang til å melde vognkortet tapt (underskrive på tapsmeldingen). Det kreves i dag legitimasjon fra den som melder vognkortet tapt for slik å kunne verifisere at dette er registrert eier av kjøretøyet eller den eieren har gitt fullmakt til å melde vognkortet tapt. Fram til i 2007 ble fødselsnummeret på den som underskrev tapsmeldingen registrert i Autosys som sikkerhet og for senere sporing i saker vedrørende stjålne kjøretøy.

I 2007 fattet Datatilsynet vedtak om at Statens vegvesen på bakgrunn av personopplysningsloven ikke lenger kan innkreve fødselsnummer i forbindelse med melding om tap av vognkort og kjennemerker. Trafikkstasjonen vil imidlertid kunne kreve fremlagt legitimasjon fra alle som leverer tapsmelding, men uten at opplysningene blir registrert/arkivert som del av saksdokumentene. Legitimasjonen vil kunne brukes for å avdekke tvilsomme meldinger, hvor det kan være aktuelt å ta en telefon til registrert eier av kjøretøyet for å verifisere om tapsmeldingen er reell. Det vil måtte komme en endring av rutinene som tidligere har vært på dette området for å opprettholde sikkerheten knyttet til tapsmeldinger for vognkort. Denne endringen er at når del 2 er tapt, vil ikke en tapsmelding alene være tilstrekkelig dokumentasjon til å kunne gjennomføre et eierskifte/omregistrering eller påregistrering av et kjøretøy. På bakgrunn av tapsmeldingen vil det bli produsert et nytt vognkort som sendes til registrert eier. Del 2 av dette nye vognkortet må innleveres for å få gjennomført omregistreringen eller påregistreringen av kjøretøyet. Denne endringen medfører at det er registrert eier som bestemmer om eierskiftet/omregistreringen/påregistreringen skal skje ved at han/hun får tilsendt det nye vognkortet.

I noen tilfeller blir det innlevert flere salgsmeldinger på et kjøretøy før det blir omregistrert. For at omregistreringen skal kunne gjennomføres på et slik kjøretøy, kreves det blant annet at det ikke må være "brudd" i rekkefølgen på salgsmeldingene. Det betyr at det er bare kjøperen av kjøretøyet som i neste salgsmeldingsledd kan stå som selger av kjøretøyet osv. Her vil det også bli en endring i registreringsrutinene som går ut på at salgsmeldinger som representerer et brudd i rekkefølgen, vil bli registrert som ikke godkjent og blir først godkjent og opplysninger overført til TAD når manglende salgsmeldinger er registrert. Denne endringen medfører at kjøperen på den siste godkjente salgsmeldingen vil være ansvarlig for årsavgiften når det er brudd i rekken av godkjente salgsmeldinger, selv om vedkommende har solgt

kjøretøyet. Dette legger et press på denne personen til å innlevere den manglende salgsmeldingen. Endringen vil også være en fordel for TAD, fordi forholdet med brudd i salgsmeldingsrekkefølgen gir mye ekstraarbeid for Tollvesenet.

Vegdirektoratet foreslår at den forskriftsteksten som angår innlevering av norske vognkort ved registrering blir flyttet fra forskrift om bruk av kjøretøy § 2-3 til forskriftens § 2-9.

Disse forslagene krever en del systemmessige omlegginger som medfører at de ikke kan settes i produksjon før tidligst til vinteren 2009. Endringene vil bli satt i produksjon på samme tid og de vil medføre endrede krav til alle som kontakter trafikkstasjonene for å få kjøretøy omregistrert, påregistrert eller for å innlevere salgsmelding eller tapsmelding på vognkort. Før produksjonssetting av endringene, vil det bli informert om endringene gjennom media og på internett.

Endringene vil medføre en engangskostnad i forbindelse med omlegginger i systemet. De vil føre til at eierskifter og omregistrering av kjøretøy kan gjennomføres med en mye høyere grad av sikkerhet mot dokumentforfalskning enn i dag. I de tilfellene vognkort del 2 er tapt, vil de nye rutineene føre til at eierskiftene/registreringene tar lengre tid fordi det må produseres nye vognkort.

§ 2-4. Ansvar for at registreringsplikten er oppfylt m.m.

I forskrift om bruk av kjøretøy, § 2-4 nr. 2, tredje ledd, fremgår det av ordlyden at både del 1 og 2 av tidligere utstedt vognkort skal innleveres før enhver utstedelse av nytt vognkort. Dette har til nå vært praktisert slik at det kun er del 2 som har vært krevd innlevert. Del 2 av vognkort utstedt etter 1. juni 2004 er å anse som et verdipapir som skal oppbevares av registrert eier av kjøretøyet. Det gir derfor tilstrekkelig sikkerhet for utsteding av nytt vognkort at registrert eier bare innleverer del 2. Del 1 av vognkortet innehar tekniske opplysninger om kjøretøyet og skal oppbevares i kjøretøyet når dette er i bruk. Denne delen vil det være nødvendig for eieren å ha i forbindelse med bruk av kjøretøyet under den tiden det tar å produsere og få tilsendt nytt vognkort. Når nytt vognkort er mottatt, kan gammel del 1 makuleres (nytt vognkort produseres alltid komplett med både del 1 og 2).

Vegdirektoratet foreslår å endre forskrift om bruk av kjøretøy på dette punktet, slik at bestemmelsen stemmer overens dagens praksis på området.

Endringen gir ingen administrative eller økonomiske konsekvenser.

Forskrift av 4. oktober 1994 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften)

§ 39-2 Generelt om plassering og antall kjennemerker, endring i punkt 1.1 og 2.2.

I nr. 1.1, nr. 2.2 og nr. 3.1 må det gjøres nødvendige endringer i teksten i forbindelse med forslaget om at kjennemerke på beltemotorsykkkel skal plasseres på beltemotorsykkelens venstre side.

§ 39-10 Type kjennemerke etter kjøretøygruppe, nr. 1, nytt 3. ledd.

Dagens tekst i dette leddet tillater at det under bestemte forutsetninger kan brukes lite kjennemerke bak på bil. Dette har vært tillatt siden 1. oktober 2001. Vi har imidlertid dårlige

erfaringer med å bruke lite kjennemerke på bil. Det er hovedsakelig 2 forhold som er årsaken til dette. Synligheten for lite kjennemerke er betydelig dårligere enn for stort kjennemerke som er det kjennemerket som normalt brukes på bil. Vi har fått mange henvendelser fra politiet, trafikkstasjonene og publikum som klager på at lite kjennemerke på bil ikke kan leses godt nok på biler i fart. Det er et gjennomgående ønske at lite kjennemerke ikke skal tillates brukt på bil. Det andre forholdet er knyttet til godkjenningen av lite kjennemerke bak på bil. De bilene som eierne ønsker skal tildeles lite kjennemerke bak, må framvises på en trafikkstasjon for kontroll av at de tilfredsstillende krav som stilles for å få tildelt slikt kjennemerke. Det har vist seg at praksisen på trafikkstasjonene rundt denne kontrollen, er såpass forskjellig at de vedtakene som fattes er for ulike til å kunne aksepteres. Noe av årsaken til dette er at det er vanskelig å gi en fortolkning av bestemmelsen som er dekkende for bilfabrikantenes ulike konstruksjoner knyttet til kjennemerkeplasseringene. Vi foreslår derfor at dette leddet utgår, slik at det kun blir tillatt å bruke stort kjennemerke på bil. Lite kjennemerke på bil ble tillatt på bakgrunn av det på enkelte biler på grunn av konstruksjonsmessige forhold var problemer med å få plassert stort kjennemerke. Dette gjelder hovedsakelig på biler som er bygd for det amerikanske markedet og enkelte sportsbiler. Stort kjennemerke kan imidlertid brukes på disse bilene etter at det er gjort tilpassinger med braketter m.v. Det hevdes fra eierne av slike biler at dette vil forringe bilenes verdi og utseende. Det kan vi delvis være enige i, men det må her gjøres en avveining av hvilke av disse forholdene som er har størst betydning for samfunnet. Det kan heller ikke være slik at forhold i bilers konstruksjon skal føre til tilpassede forskrifter fordi brukerne av slike biler ønsker dette. Vi nevner her at det er svært få land i Europa som har tillatt bruk av små kjennemerker på bil, de fleste land har krav om at kjennemerkene skal ha en størrelse som tilsvarer størrelsen på det store norske kjennemerket.

Endringen vil føre til at enkelte kjennemerker på bil får bedre synlighet i trafikken og trafikkstasjonenes arbeid knyttet til kjennemerker på kjøretøy, blir noe forenklet. Enkelte bileiere kan få noe større utgifter i forbindelse med tilpassing av kjennemerket bak til bilene sine. Dette vil imidlertid bare gjelder for et svært lite antall biler og forholdene rundt dette vil etter endringen bli de samme som i de aller fleste land i Europa.

§ 1-8. Unntak ved godkjenning av kjøretøy som er flyttegods

Regelen i kjøretøyforskriften § 1-8 som gir unntak fra tekniske krav for kjøretøy som anses som flyttegods vil, slik den fremstår i dag, ikke lenger gjøre seg gjeldende for kjøretøy som blir importert til Norge etter at Finansdepartementet 1. januar 2002 opphevet reglene som gir avgiftslette eller avgiftsfritak for denne gruppen kjøretøy.

Det forutsettes etter å ha vært i kontakt med Toll- og avgiftsdirektoratet, at det ikke lenger foreligger eller vil komme nye saker som skal vurderes etter eksisterende regelverk om "flyttegods". Toll- og avgiftsdirektoratet har enkelte pågående rettssaker på området, men disse kjøretøyene er alt registrert. På denne bakgrunn foreslår Vegdirektoratet å oppheve den delen av § 1-8 som utelukkende gjelder "flyttegods". Vegdirektoratet mener det ikke er grunnlag for å forskjellsbehandle personer som flytter til Norge i forhold til de som alt er bosatt her, når det gjelder hvilke tekniske krav som stilles til kjøretøy, da disse kjøretøyene ikke lenger begünstiges avgiftsmessig som "flyttegods".

Dagens § 1-8 nr. 1, 3. ledd som gjør unntak fra regelverket for kjøretøy som tas med fra utlandet i forbindelse med flytting til eller etablering i Norge, og som registreres på "diplomatskilt" eller som registreres på internasjonale organisasjoner i Norge eller deres personale som nyter personlig tollfrihet osv., vil fremdeles gjelde som tidligere.

Videre fremgår det av Vedtak om engangsavgift på motorvogner mv., som årlig fastsettes av Stortinget, i § 6 nr. 11 at det gis fritak fra engangsavgift for motorvogner som innføres som arvegods.

Kjøretøy som innføres til Norge som arvegods vil kunne ha vanskeligheter med å oppfylle alle tekniske krav som fremgår av kjøretøyforskriften. Disse kjøretøyene står i en særstilling i forhold til anskaffelsesmåten og det antas å gjelde bare et mindre antall kjøretøy. Av denne grunn foreslår Vegdirektoratet at det gjøres unntak for disse kjøretøyene tilsvarende det som fremgår av dagens § 1-8 angående "flyttegods", og at unntaket tas inn i § 1-8 i kjøretøyforskriften.

Det vil være en forutsetning at kjøretøyet blir definert som "arvegods" i henhold til avgiftsregelverket for at unntaket som foreslås tatt inn i § 1-8 skal kunne gjøres gjeldende.

I § 1-8 nr. 3 bokstav b) vil det bli endret en trykkfeil. Det står i dag på to steder "trenr.sbelte", hvor det er ment å skulle stå trepunktsbelte.

Endringene vil unntaksvis kunne føre til at eierne av kjøretøy som er importert som "flyttegods" blir belastet med ekstrakostnader for å få ukurante kjøretøy godkjent i Norge. For eiere av kjøretøy som importeres som "arvegods", vil forholdene knyttet til godkjenning i Norge i noen tilfeller bli enklere og "billigere".

FORSKRIFTSENDRINGER

De foreslåtte forskriftsendringene jf. beskrivelsene ovenfor til forskrift av 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy og forskrift av 4. oktober 1994 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) følger nedenfor.

”FORSKRIFT OM ENDRING I FORSKRIFT 25. JANUAR 1990 NR. 92 OM BRUK AV KJØRETØY

Fastsatt av Vegdirektoratet dd.mm.åååå 2008 med hjemmel i vegtrafikklov av 18. juni 1965 nr. 4, §§ 4, 13, 15, 16 og 36, jf. kgl. Res. av 21. mars 1986 nr. 750 og Samferdselsdepartementets delegasjonsvedtak av 24. november 1980.

I

§ 2-3 nr. 3 bokstav f) skal lyde:

For kjøretøy som tidligere har vært registrert i annet land enn Norge skal alle deler av kjøretøyets vognkort innleveres. Dersom vognkortet består av to deler, kan kjøretøyet registreres på ny i Norge selv om del 2 av vognkortet mangler, hvis det foreligger skriftlig eller elektronisk bekreftelse om rett til nyregistrering fra myndighetene i det land hvor kjøretøyet tidligere var registrert.

Innholdet i § 2-3 nr. 3 bokstav f) første setning overføres til § 2-9 nr. 1 nytt fjerde ledd.

§ 2-4, nr. 2, 3. ledd skal lyde:

Del 2 av tidligere utstedt vognkort skal innleveres før enhver utstedelse av nytt vognkort. Hvis del 2 av tidligere utstedte vognkort er tapt, kreves fremleggelse av tapsmelding for å få utstedt nytt vognkort.

§ 2-9 nr. 1 fjerde ledd skal lyde:

Dersom kjøretøyet har vært registrert i Norge tidligere, skal kjøretøyets vognkort del 2, jf § 2-14, innleveres før vedtak om eierskifte fattes.

§ 2-9 nr. 1 tidligere fjerde ledd, blir nytt femte ledd.

§ 2-5, nr. 3, første ledd skal lyde:

Bil skal ha kjennemerke foran og bak. Beltemotorsykkel skal ha kjennemerke foran eller på venstre side. Annet registreringspliktig kjøretøy skal ha kjennemerke bak.

§ 2-5, nytt nr. 7:

Kjennemerker til kjøretøy som er registrert for første gang for mindre enn 30 år siden og kjennemerker til kjøretøy som ikke har vært registrert og har årsmodell nyere enn 31 år, skal kun produseres med dagens godkjente utstyr for produksjon av kjennemerker.

§ 2-6, nr. 2, siste ledd:

Utgår.

§ 2-7, nr. 1, 3. ledd skal lyde:

Bruk av prøvekjennemerke til ordinær transport av personer og gods er ikke tillatt med mindre det medbringes spesiell tillatelse utstedt av regionvegkontoret. *Det regnes ikke som ordinær transport når bil påsatt prøvekjennemerke trekker tilhenger påsatt prøvekjennemerke eller når registrert bil trekker tilhenger påsatt prøvekjennemerke og tilhengeren er lastet med tilhengere/tilhengerunderstell (chassis).*

II

Endringen trer i kraft 1. oktober 2008 unntatt § 2-9 nr 1 fjerde ledd som trer i kraft 1. mars 2009.”

”FORSKRIFT OM ENDRING I FORSKRIFT 4. OKTOBER 1994 OM TEKNISKE KRAV OG GODKJENNING AV KJØRETØY, DELER OG UTSTYR (KJØRETØYFORSKRIFTEN)

Fastsatt av Vegdirektoratet dd.mm.åååå 2008 med hjemmel i vegtrafikklov av 18. juni 1965 nr. 4, § 13 – 16 jf. Samferdselsdepartementets delegasjonsvedtak av 24. november 1980.

I

§ 1-8 nr. 1 skal lyde:

1. *Kjøretøy som har vært registrert i utlandet og som importeres som arvegods, kan godkjennes uten at kravene i denne forskrift er oppfylt. Se dog nr. 2 og 3.*

Forutsetningen for at kjøretøyet kan anses som arvegods, er at Tollvesenet har godtatt det som arvegods (<< motorvogner som innføres som arvegods>>) ved å innvilge det avgiftsfradrag eller avgiftsfritak.

Unntak fra kravene i denne forskrift kan også gis til kjøretøy som tas med fra utlandet i forbindelse med flytting til eller etablering i Norge, og som registreres på kjennemerker med gule tegn på blå, reflekterende bunn (”diplomatkjennemerker”) eller som registreres på internasjonale organisasjoner i Norge eller deres personale som nyter personlig tollfrihet, i den grad dette følger av folkeretten eller av særskilt overenskomst, forutsatt at kjøretøyet importeres til eget bruk, og det gis avgiftsfrihet, avgiftsnedsettelse eller avgiftstilskudd for engangsavgift. Slikt kjøretøy anses ved eventuelt senere salg i Norge som tidligere registrert her i landet hva angår tekniske krav.

Overskriften til § 1-8 endres til å lyde: ***Unntak ved godkjenning av kjøretøy importert som arvegods eller ved eiers flytting.***

§ 39-2, nr. 1.1 skal lyde:

Bil skal ha plass for kjennemerke foran og bak. Beltemotorsykkkel skal ha plass kjennemerke foran eller på venstre side mellom fotbrett og sete. Annet registreringspliktig kjøretøy skal ha plass for kjennemerke bak. Plassen skal ha tilstrekkelig størrelse og rimelig høyde over vegbanen.

§ 39-2, nr. 2.2 skal lyde:

På alle kjøretøygrupper unntatt beltemotorsykkkel skal kjennemerke være plassert vinkelrett eller tilnærmet vinkelrett på kjøretøyets lengdeakse og slik at bokstaver og tall står vertikalt eller tilnærmet vertikalt og er lett leselige. Det tillates et avvik på 30 grader oppover og 15 grader nedover fra vertikalplanet. Såfremt kjennemerkets øvre kant er høyere enn 120 cm fra vegbanen, tillates et avvik på 15 grader nedover fra vertikalplanet.

§ 39-2, nr. 3.1 skal lyde:

Kjennemerke skal være godt synlig og ikke dekket av uvedkommende gjenstander. Dette gjelder likevel ikke for beltemotorsykkkel som har kjennemerke plassert på venstre side når denne er belastet med fører/passasjer.

§ 39-10, nr. 1, 3- og 4. ledd:

Utgår.

§ 39, nr. 1, nytt 3- og 4. ledd skal lyde:

For lite kjennemerke tildelt 31. mai 2005 eller senere, men før 1. oktober 2008 gjelder følgende forutsatt at dette er anmerket i vognkortet; bil kan benytte lite kjennemerke bak, dersom det fra fabrikanten ikke er avsatt plass nok til stort kjennemerke.

Bestemmelsen i 3. ledd trer i kraft 31. mai 2005.

II

Endringen trer i kraft 1. oktober 2008.”

Vi ber om at eventuelle uttalelser til endringsforslaget sendes Vegdirektoratet innen 23. juni 2008. Uttalelser som innkommer etter fristen, kan ikke påregnes å bli tatt med i vurderingen ved utforming av forskriftsendringene.

Kjøretøyseksjonen
Med hilsen

Heidi Øwre
fung. seksjonsleder

Ivar Fjeldberg

Kopi: Samferdselsdepartementet, Postboks 8010 Dep, 0030 Oslo