



Statens vegvesen

Høringsoppsummering

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

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
11. april 2016

Innhold

1	Innledning	3
2	Høringsinstansenes merknader til endringsforslagene til pkkf. og Vegdirektoratets vurdering av disse merknadene	5
2.1	Endring i pkkf. § 4, første ledd – endret kontrollintervall for M1-kjøretøy...	5
2.1.1	Generelle merknader	5
2.1.2	Hensiktsmessigheten av å gjøre endringen gjeldende for M1- kjøretøy i sin alminnelighet	6
2.1.3	Hensiktsmessig vektgrense	7
2.2	Endringer i pkkf. § 5 (nytt tredje ledd) – endret kontrollintervall for bevaringsverdige kjøretøy eldre enn 30 år.....	8
2.2.1	Generelle merknader	8
2.2.2	Hvilke kjøretøy som faller inn under endringen– bevaringsverdige kjøretøy med bruksbegrensning.....	11
2.2.3	Hensiktsmessig kontrollintervall.....	15
2.3	Ikrafttredelse og gjennomføring	18
2.3.1	De offentlige høringsinstansenes og interesseorganisasjonenes merknader	18
2.3.2	Privatpersoners merknader.....	18
2.3.3	Vegdirektoratets vurdering av merknadene.....	18
3	Fastsatt endringsforskrift av forskrift 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy	19
3.1	Korrigert ordlyd i endringsforskriften.....	19
3.2	Endelig fastsatt endringsforskrift av forskrift 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy.....	20

Høringsoppsummering – Forslag til endring av forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy

1 Innledning

Vegdirektoratet sendte 14. august 2015 forslag til endringsforskrifter til forskrift 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy (pkkf.).

Bakgrunnen for forslaget er et ønske fra Samferdselsdepartementet om at Vegdirektoratet ser på muligheten for at bobiler med tillatt totalvekt over 3500 kg kan få samme intervall for periodisk kjøretøykontroll (PKK) som personbiler og bobiler med tillatt totalvekt mindre enn 3500 kg. Videre ønsket Samferdselsdepartementet at Vegdirektoratet skulle se på om det kunne foretas lemping av kravene til periodisk kjøretøykontroll for «veterankjøretøy»

Forslaget fra Vegdirektoratet gikk for det første ut på at alle M1-kjøretøy, inkludert bobiler (campingbiler), med tillatt totalvekt ikke over 7500 kg skal ha samme kontrollintervall «4+2», mens tilsvarende kjøretøy med tillatt totalvekt over 7500 kg skal ha kontrollintervall «1+1». Det ble ikke foreslått noen endring for N- eller O-kjøretøy.

Vegdirektoratet ba om høringsinstansenes syn på hensiktsmessigheten av å gjøre endringene i kontrollintervallene gjeldende for alle M1-kjøretøy i sin alminnelighet, og ikke kun avgrenset til bobiler (campingbiler), herunder også hva som er en mest hensiktsmessig vektgrense.

Videre gikk forslaget ut på at bevaringsverdige kjøretøy etter kjøretøyforskriften § 1-9 nr. 3, jf. Nr. 2 og nr. 6, skal følge ordinære kontrollintervaller til de er 30 år, etter dette kontrolleres hvert femte år frem til de er 50 år, og deretter gis fritak for kontroll.

Vegdirektoratet ba her om høringsinstansenes syn på hva som er hensiktsmessige kontrollintervaller for bevaringsverdige kjøretøy.

Høringen ble sendt til 46 instanser og gjort tilgjengelig for offentligheten på www.vegvesen.no, jf. vedlagte høringsliste. Vi har mottatt 136 svar på høringen.

I tillegg til flere hørings svar fra offentlige instanser og interesseorganisasjoner, har det private publikum vist et stort engasjement. 120 av de 136 hørings svarene er sendt inn av privatpersoner.

Av de 16 innspillene fra offentlige instanser og interesseorganisasjoner hadde følgende ingen merknader til høringen:

Norsk Bobilforening
Maskinentreprenørenes forbund
Klima og miljødepartementet
Statens vegvesen Region sør
Statens vegvesen Region nord
Justis- og beredskapsdepartementet

Følgende offentlige instanser og interesseorganisasjoner har avgitt uttalelse med merknader:

Landsforbundet av motorhistoriske kjøretøy (LMK)

Autoriserte trafikkskolers landsforbund (ATL)

Norges automobilforbund (NAF)

Statens vegvesen Region øst

Statens vegvesen Region vest

Statens vegvesen Region midt

AMCAR

Kongelig Norsk Automobilklubb (KNA)

MA

Norsk veteranvogn klubb (NVK)

Grunnet den store mengden med tilbakemeldinger fra privatpersoner, har Vegdirektoratet behandlet de ulike innspillene og synspunktene fra disse samlet.

Flere privatpersoner har i sine innspill kommet med forslag om ytterligere regelverksendringer, blant annet lemping av avgifter og bompengesatsen for både bobiler og veterankjøretøy. Ettersom disse innspillene faller utenfor endringsforslagene som behandles i denne høringen, vil de ikke bli vurdert nærmere i denne omgang.

I kapittel 2 redegjøres det for de offentlige instansenes og interesseorganisasjonenes syn, samt det private publikum sitt syn på hvert enkelt forslag. Deretter vil det redegjøres for Vegdirektoratets vurdering av de innkomne merknadene til det enkelte forslag. Det gjøres for ordens skyld oppmerksom på at begrunnelsen for forslagene til forskriftsendringer er redegjort for i vårt høringsnotat.

I kapittel 3 er fastsatt endring i forskrift 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy.

2 Høringsinstansenes merknader til endringsforslagene til pkkf. og Vegdirektoratets vurdering av disse merknadene

2.1 Endring i pkkf. § 4, første ledd – endret kontrollintervall for M1–kjøretøy

2.1.1 Generelle merknader

2.1.1.1 De offentlige høringsinstansenes og interesseorganisasjonenes merknader

Vegdirektoratet har i det hele mottatt svært positive tilbakemeldinger på endringsforslaget til pkkf. § 4, første ledd.

NAF støtter endringsforslaget, da de ikke finner noen sikkerhetsmessig grunn til å opprettholde gjeldende kontrollintervall for M1–kjøretøy med tillatt totalvekt 3501–7500 kg. De oppfatter dagens ordning som lite hensiktsmessig og en unødig utgift og tidsbruk for eieren. Videre vektlegger *NAF* at inntektsbortfallet for kontrollorganene vil være marginalt.

AMCAR finner ingen tungtveiende grunner som taler mot den foreslåtte endringen.

Kongelig Norsk Automobilklubb (KNA) støtter forslaget, men de har noen merknader. Disse merknadene er inntatt under de relevante avsnittene nedenfor.

Statens vegvesen Region øst mener den foreslåtte inndelingen etter vekt gjør at man unngår en del forvirring som kanskje en inndeling etter avgiftsklassifisering som bobil (campingbil) kunne ha skapt. Videre mener *Region øst* at det også ville skapt forvirring dersom vektgrensen ble satt til 4500 kg. Eksempelvis ville alle M1–kjøretøy mellom 3500–4500 kg, avgiftsklassifisert som bobil (campingbil), fått kontrollintervall «4+2», mens M1–kjøretøy mellom 4501–7500 kg, avgiftsklassifisert som bobil (campingbil), fått kontrollintervall «1+1». *Region øst* mener derfor at det er hensiktsmessig at alle M1–kjøretøy opp til 7500 kg får samme kontrollintervall.

2.1.1.2 Privatpersoners merknader

Av innspillene fra de private er flertallet svært positive til et endret kontrollintervall for alle M1–kjøretøy mellom 3501–7500 kg.

Flere kommenterer dagens ordning som unødvendig og lite logisk, og ser på forslaget om lemping av kontrollintervallet som fornuftig og som en forenkling for eiere av tyngre kjøretøy, særlig bobiler (campingbiler).

Det pekes også på at ny ordning oppleves mer rettferdig, da bobiler i vektklasse 3501–7500 kg, etter dagens ordning, oppfattes som å ha ulikt PKK–intervall «bare fordi de er noen kilo over en grense som er helt tilfeldig satt».

2.1.1.3 Vegdirektoratets vurdering av merknadene

De innkomne hørings svarene er overveiende positive og gir Vegdirektoratet et inntrykk av at et sterkt ønske om forlenget kontrollintervall for bobiler (campingbiler) nå er imøtekommet. Noen innspill kommer med et par merknader, som behandles nedenfor.

2.1.2 Hensiktsmessigheten av å gjøre endringen gjeldende for M1 – kjøretøy i sin alminnelighet

2.1.2.1 De offentlige høringsinstansenes og interesseorganisasjonenes merknader

Statens vegvesen Region midt mener det ikke bør foretas noen endring av pkkf. § 4, første ledd. Slik vi oppfatter deres innspill ønsker de å beholde dagens kontrollintervaller for alle kjøretøy. De mener kjøretøy over 3500 kg fortsatt bør ha dagens hyppigere kontrollintervall, blant annet med bakgrunn i utleiebiler, som kan kjøres langt i en sesong, og kjøretøy som står i opplag gjennom vinteren, slik at bevegelige deler kan sette seg fast.

Kongelig Norsk Automobilklubb (KNA) mener at andre kjøretøy enn bobiler (campingbiler) ikke bør omfattes av den nye ordningen, og viser til at trafikksikkerhetsgrunner tilsier dette, fordi andre kjøretøy mellom 3501–7500 kg har et annet bruks- og kjøremønster enn bobiler.

2.1.2.2 Privatpersoners merknader

En kommenterer at endringsforslaget er et godt tiltak for kjøretøy til bruk privat, men at det er behov for mer regelmessig kontroll når kjøretøyet brukes i næringsvirksomhet.

2.1.2.3 Vegdirektoratets vurdering av merknadene

Vegdirektoratet forstår Statens vegvesen Region midt og Kongelig Norsk Automobilklubb (KNA) sine argumenter slik at de mener at tynge kjøretøy som blant annet brukes i næringsvirksomhet, bør være unntatt i den foreslåtte endringen på grunn av hensynet til trafikksikkerhet. Vegdirektoratet ønsker derfor å presisere at de fleste av disse kjøretøyene som brukes i næring faller inn under kjøretøygruppe M2 (buss) og N2 (lastebil), og inngår derfor ikke i den foreslåtte endringen i pkkf. § 4, første ledd. PKK for disse kjøretøyene reguleres av pkkf. § 4, første ledd bokstav a). Følgelig har disse kjøretøygruppene kontrollintervall «1+1» etter både ny og dagens ordning.

Vegdirektoratet vil også presisere at den foreslåtte ordlyden i pkkf. § 4, første ledd bokstav d) heller ikke innebærer noen realitetsendring for N1-kjøretøys vedkommende. N1-kjøretøy er i kjøretøyforskriften §2-2, tredje ledd bokstav a) definert som «bil for godsbeholdning med tillatt totalvekt ikke over 3500 kg». Definisjonen av N1-kjøretøy står uendret etter

Vegdirektoratets foreslåtte endring av ordlyden i pkkf. § 4, første ledd bokstav d). Følgelig står også M1-kjøretøy sitt kontrollintervall uendret, da M1-kjøretøy også etter dagens ordning har kontrollintervall «4+2».

Når det gjelder andre M1-kjøretøy som ikke er bobiler (campingbiler), så har mange av disse ofte samme grunnkonstruksjon som bobilene. Videre er dette biler for personbefordring med færre enn 10 sitteplasser, og Vegdirektoratet antar derfor at bruks- og kjøremønster er sammenlignbart med andre personbiler under 3500 kg. I tillegg gjelder dette et mindre antall M1-kjøretøy hvorav de fleste har en totalvekt rett over 3500 kg.

Vegdirektoratet vedtar etter dette at endringen i kontrollintervall ikke skal avgrenses til kun å gjelde bobiler (campingbiler), men skal gjelde alle M1-kjøretøy i sin alminnelighet.

2.1.3 Hensiktsmessig vektgrense

2.1.3.1 De offentlige høringsinstansenes og interesseorganisasjonenes merknader

Det er ingen merknader til dette.

2.1.3.2 Privatpersoners merknader

En person peker på at tyngre kjøretøy vil kunne gjøre mer skade ved en eventuell ulykke, slik at disse kjøretøyene bør ha hyppigere kontrollintervall enn kjøretøy under 3500 kg.

En annen anser 4500 kg som en hensiktsmessig øvre vektgrense, også begrunnet i hensynet til trafiksikkerheten.

2.1.3.3 Vegdirektoratets vurdering av merknadene

Vedrørende de innkomne merknadene til den foreslåtte vektgrensen på 7500 kg, viser Vegdirektoratet til høringsnotatet punkt 6.1, hvor blant annet dagens ordning og alternativ ny vektgrense på 4500 kg er vurdert inngående. Her tar vi høyde for den innvirkningen kjøretøyets vekt har på trafiksikkerheten. Videre la vi vekt på at alle bobiler (campingbiler), foruten et svært beskjedent antall, vil få et mer lempelig kontrollintervall ved å sette totalvektgrensen til 7500 kg for alle M1-kjøretøy. Med tanke på trafiksikkerhet har disse kjøretøyene ofte samme type bremseutrustning (hydraulisk bremseanlegg), og tyngre kjøretøy under 7500 kg har i tillegg etter hvert fått bremsesystemer med klart bedre bremsevirkning enn tidligere.

Vegdirektoratet finner at 7500 kg er den mest hensiktsmessige totalvektgrensen, og beslutter etter dette å vedta denne.

2.2 Endringer i pkkf. § 5 (nytt tredje ledd) – endret kontrollintervall for bevaringsverdige kjøretøy eldre enn 30 år

2.2.1 Generelle merknader

2.2.1.1 De offentlige høringsinstansenes og interesseorganisasjonenes merknader

Vegdirektoratet har mottatt flere hørings svar som særlig tar for seg høringsnotatets bruk av begrepene «bevaringsverdig kjøretøy» og «veterankjøretøy».

AMCAR peker blant annet på at «veterankjøretøy» er alle kjøretøy over 30 år ifølge Toll- og avgiftsregelverket. De viser til at Vegdirektoratet benytter seg av en annen definisjon vedrørende veterankjøretøy i høringsnotatets punkt 4.2, hvor det uttales at «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.»

AMCAR anser denne definisjonen som direkte feil, og synes det er «svært uheldig at denne definisjonen etableres og benyttes som grunnlag for de argumenter som senere er gjennomgående i høringsforslaget.»

Ut over dette fremhever AMCARE at de finner det nødvendig at kravet om «tilnærmet original utførelse» liberaliseres og at forskriftsteksten generelt får «klare og mer fornuftige grensedragninger». AMCARE viser til høringsnotatet punkt 4.2, hvor Vegdirektoratet hevder at definisjonen på kjøretøy av historisk betydning i direktiv 2014/457EU langt på vei sammenfaller med definisjonen på bevaringsverdige kjøretøy, slik denne fremkommer i kjøretøyforskriften § 1–9 nr.3. AMCARE anser imidlertid kjøretøyforskriften § 1–9 som mer restriktiv enn direktivet, og kommenterer at «kjøretøyforskriftens § 1–9 håndheves på en uforholdsmessig streng måte. Da det i endringstekst også foreslås en nærmere avgrensning og nærmere beskrivelse av hva som kan anses som «tilnærmet originalt» betyr dette i realiteten en ytterligere innskjerping av en allerede rigid praksis».

Videre viser de til at retningslinjene for vurderingen av kjøretøyets originalitet i merknadene til kjøretøyforskriften Kapittel 1 er utdaterte og for restriktive.

AMCAR mener også at differensiering som Vegdirektoratet nå foreslår vil fremtvinge en tilnærmet umulig dokumentasjonsjobb når det gjelder hva som er originalt, samt en dramatisk økning i tvistesaker.

AMCAR uttaler også for øvrig at alle kjøretøy registrert etter § 1–7 (unntak for brukimporterte kjøretøy) er veterankjøretøy.

Norsk veteranvogn klubb (NVK) viser til det samme sitatet fra høringsnotatet som AMCARE. De bemerker også begrepsbruken og uttaler at Statens vegvesen ikke har «en egen

definisjon for veterankjøretøy, men derimot en teknisk klassifisering og gruppeinndeling som fremkommer av vognkortet.»

Landsforbundet av motorhistoriske kjøretøy (LMK) bemerker i likhet med AMCAR og NVK at definisjonen av «veterankjøretøy» etter Toll og avgiftsreglene ikke samsvarer med den definisjonen Vegdirektoratet opererer med i høringsnotatet.

Videre vektlegger LMK at innholdet i bruksbegrensningen er uklart. LMK sier i sitt innspill at å opprettholde en slik regulering kan tolkes som «et mulig forberedende tiltak for å fjerne veterankjøretøyene fra det norske veinettet, noe som vil være et kulturhistorisk tap for Norge og hemme bevaring og interesse for motorhistoriske kjøretøyer i Norge.»

LMK mener ut over dette at det er fornuftig med en flytende 50 årsgrense for fritak for PKK, men de har noen bemerkninger til den foreslåtte ordningen. Disse er gjengitt under de relevante avsnittene nedenfor.

NVK er i tvil om trafikkstasjonene besitter den nødvendige kompetansen for å vurdere veterankjøretøyet originalitet.

NAF peker i likhet med NVK på at kompetansen på kontroll av eldre kjøretøy kan være svak hos kontrollorganene, hvilket er et velkjent irritasjonsmoment i veteranmiljøet.

Videre støtter NAF direktoratets drøftelse og definisjon av bevaringsverdig kjøretøy, også skillett mellom disse kjøretøyene og andre kjøretøy over 30 år.

Statens vegvesen Region vest fremhever at ordningen med fritak for PKK krever økt kontroll og fokus på at slike kjøretøy ikke bygges om i strid med regelverket.

Region vest stiller i tillegg spørsmål til selve den praktiske gjennomføringen av den nye ordningen, med tanke på det systemtekniske og eventuell manuell oppfølging fra trafikkstasjonene. Region vest har noen merknader til det foreslåtte kontrollintervallet for bevaringsverdige kjøretøy. Disse tas inn under det relevante avsnittet nedenfor.

Statens vegvesen Region øst ser positivt på at det ikke skal være noe generelt fritak for PKK, men at det skal tas hensyn til alder og originalitet, og at dette tas inn i kjøretøyet vognkort.

MA stiller seg helhetlig positiv til endringene og finner at de kan gå inn for Vegdirektoratet sitt forslag, selv om de har visse betenkeligheter til at kontrollplikten skal bortfalle fra kjøretøyet er 50 år.

2.2.1.2 Privatpersoners merknader

Ut i fra innspillene Vegdirektoratet har fått fra privatpersoner får vi et inntrykk av at et mer lempelig kontrollintervall for eldre kjøretøy er svært velkomment. En stor overvekt av høringsssvarene er positive til Vegdirektoratet sitt forslag. Andre mener at Vegdirektoratet er for restriktive i sitt endringsforslag og har derfor noen merknader til dette. Disse merknadene gjengis under de relevante avsnittene nedenfor.

Flere av innspillene fra publikum peker også på at de opplever at kontrollorganene har vanskelig for å vurdere kjøretøyenes originalitet.

2.2.1.3 Vegdirektoratets vurdering av merknadene

Vedrørende bruken av begrepene «veterankjøretøy» og «bevaringsverdige kjøretøy», som blant annet AMCAR og NVK viser til, kan Vegdirektoratet se at formuleringen disse har vist til, isolert sett, kan egne til misforståelse. Det er riktig at kjøretøyforskriften § 1–9 gir nærmere regler om bevaringsverdige kjøretøy og ikke kjøretøy som bl.a. etter Toll- og avgiftsmyndighetenes regler betegnes som veterankjøretøy.

Bevaringsverdige kjøretøy er en snevrere gruppe kjøretøy enn veterankjøretøy. I tillegg til å være 30 år eller eldre, skal bevaringsverdige kjøretøy etter kjøretøyforskriften § 1–9 være i original eller tilnærmet original utførelse. De skal også være spesielt godkjent som bevaringsverdig med tilhørende bruksbegrensning. Dette kunne med fordel ha vært presisert i høringsnotatet punkt 4.2. Da hadde skillet mellom veterankjøretøy, som er en definisjon knyttet til avgiftsspørsmål og som utelukkende har alder som kriterium, og bevaringsverdige kjøretøy, som er vegtrafikklovgivningens uttrykk og som har alder, originalitet og bruksbegrensning som kriterium, kommet bedre frem.

Det som var ment med formuleringen, som blant annet AMCAR viser til, var å klargjøre vegtrafikklovgivningens definisjon av bevaringsverdige kjøretøy, herunder hvordan definisjonen etter kjøretøyforskriften § 1–9 harmonerer med definisjonen av kjøretøy av historisk betydning i direktiv 2014/45 EU.

Vegdirektoratet mener med dette at betydningen av begrepene «veterankjøretøy» og «bevaringsverdige kjøretøy» er avklart.

Vegdirektoratet ønsker å kommentere AMCAR sin påstand om at alle kjøretøy som er registrert etter pkkf. § 1–7 er veterankjøretøy. Denne påstanden må åpenbart bero på en misforståelse. Det er riktig at mange bruktimporterte kjøretøy eldre enn 30 år er godkjent og registrert etter § 1–7, men bestemmelsen er ikke avgrenset til det AMCAR beskriver som veterankjøretøy. Det vil også finnes kjøretøy yngre enn 30 år registrert etter § 1–7.

Høringsinnspillene fra AMCAR, NVK, NAF og privatpersoner tar opp at kravet om tilnærmet originalitet for kjøretøy som skal kunne få status som bevaringsverdig oppleves som uklart og for strengt håndhevet. Vegdirektoratet er kjent med påstandene om at trafikkstasjonenes vurdering av kjøretøy sin originalitet har vært ulik. Vi er enig med høringsinstansene i at likebehandling ved vurderingen av kjøretøyenes originalitet, uavhengig av trafikkstasjon, er viktig. Dette fordrer blant annet at trafikkstasjonene har tilstrekkelig klare retningslinjer for hvilke endringer, ombygginger og utskiftninger som skal kunne godtas på slike kjøretøy. Vegdirektoratet er imidlertid av den oppfatning at slike retningslinjer allerede finnes og at de legges til grunn ved godkjenning av kjøretøy som bevaringsverdige med hjemmel i kjøretøyforskriften § 1–9.

Vegdirektoratet viser til retningslinjene som er utarbeidet i Merknader til Kapittel 1 i kjøretøyforskriften, som også AMCAR nevner i sitt innspill. I flere av høringsssvarene fra både

offentlige instanser og privatpersoner gis det konkrete eksempler på tilfeller hvor eierne av eldre kjøretøy er usikre på om de endringer og ombygginger som er gjort på kjøretøyet vil anses for inngripende til at kjøretøyet vil godkjennes som tilnærmet originalt. Flere av disse eksemplene er kommentert og vurdert i merknadene til Kapittel 1 i kjøretøyforskriften, blant annet vurderingen av kjøretøy som er tidsriktig ombygget, bytte av slitte deler, samt ulike endringer og ombygginger. Vegdirektoratet gjør oppmerksom på at disse retningslinjene er utarbeidet i samarbeid med LMK spesielt, og at både LMK og AMCAR er oppført som konsultasjonsparter for kontrollorganene ved ulike vurderinger tilknyttet kjøretøyets originalitet. Vegdirektoratet finner derfor at disse interesseorganisasjonene har og har hatt en påvirkningsmulighet ved utarbeidelsen av kontrollorganenes retningslinjer, og med dette også håndhevelsen av kjøretøyforskriften § 1–9.

Vedrørende LMK sin kommentar til bruksbegrensningens innhold vil Vegdirektoratet presisere at intensjonen ved den foreslåtte endringen ikke er å endre fortolkningen av bruksbegrensningens innhold.

Statens vegvesen Region vest mener det vil være behov for økt kontroll av bevaringsverdige kjøretøy over 50 år for å forhindre ombygging i strid med regelverket. Vegdirektoratet ser det slik at dette i stor grad vil være en kontrolloppgave for utekontrollen, slik det på mange måter også er i dag. På lik linje med eksempelvis klassifiseringskrav mv, så anses dette først og fremst å være et område hvor Statens vegvesen må vurdere kjøretøyene ved ute- og hallkontroll.

2.2.2 Hvilke kjøretøy som faller inn under endringen– bevaringsverdige kjøretøy med bruksbegrensning

2.2.2.1 De offentlige høringsinstansenes og interesseorganisasjonenes merknader

Flere offentlige høringsinstanser og interesseorganisasjoner har merknader til hvilke kjøretøy som skal falle inn under den nye ordningen. Vegdirektoratet velger derfor å behandle dette i et eget avsnitt.

AMCAR mener at alle kjøretøy over 30 år skal behandles likt, også med tanke på PKK. De bemerker at «hovedformålet med denne endringsforskriften er en forenkling både i forhold til bileier, og ikke minst etaten i form av den enkelte trafikkstasjon og Vegdirektoratet». De anser derfor differensieringen mellom kjøretøyer eldre enn 30 år og bevaringsverdige kjøretøy som «lite formålstjenlig.»

AMCAR mener det er feil at bestemte kjøretøygrupper ikke vil falle inn under ordningen. De viser her til kjøretøy som er eldre enn 30 år, ordinært registrert i Norge og derfor ikke registrert etter kjøretøyforskriften § 1–9. De fremhever også kjøretøy som er registrert etter § 1–7, samt ombygde kjøretøy, særlig fra 1940-tallet, som *AMCAR* mener også representerer en kulturhistorisk verdi.

AMCAR fremhever viktigheten av norsk bilkultur og bil som hobby og at dette også omfatter restaurering og reparasjon. AMCAR hevder det er stor grunn til å anta at svært få kjøretøy over 30 år vil bli omklassifisert i henhold til § 1–9, som følge av den foreslåtte forskriftsendringen. Dersom et stort antall kjøretøy blir omklassifisert, er AMCAR redd for at dette vil «være skadelig for bilhobbyen og vår viktige bilkultur da dette i stor grad vil begrense mulighetene og bredden i bilhobbyen.»

Norsk veteranvogn klubb (NVK) sine argumenter er langt på vei sammenfallende med AMCAR sine. NVK sier i sitt innspill at de vil motsette seg den foreslåtte endringen, dersom det blir slik at kun kjøretøy som oppfyller vilkårene til bevaringsverdige kjøretøy blir en del av den nye ordningen. De vil ikke være med på at kjøretøy som ikke er godkjent etter kjøretøyforskriften § 1–9 blir fratatt de fordelene disse kjøretøyene allerede har. Blant annet nevner NVK de kjøretøy som er fritatt for PKK etter regelen om registrering før 01.01.1960, men som ikke har fått påskrift i vognkortet om at de er bevaringsverdige etter § 1–9. NVK finner at disse kjøretøyene vil tape sin rett til fritak fra PKK hvis den nye ordningen gjennomføres.

Landsforbundet for motorhistoriske kjøretøyklubber (LMK) fremmer også forslag om å likestille alle kjøretøy over 30 år, slik at den foreslåtte endringen skal gjelde for alle disse kjøretøyene.

LMK mener at Vegdirektoratets forslag om å knytte en mer lempelig kontrollordning til det som i kjøretøyforskriften er definert som «bevaringsverdige kjøretøy», vil innebære et mulig tap av rettigheter og bruksmuligheter for alle øvrige kjøretøy, som vil måtte omklassifiseres for å kunne oppfylle kravene i høringsforslaget. Dette er «et tiltak som LMK ikke ser på som en positiv utvikling for bevaring av og interesse rundt veterankjøretøyer.» I likhet med AMCAR mener LMK derfor at inndelingen ikke er en lempning av det aktuelle regelverket og med dette heller ikke i samsvar med departementets formål med forskriftsendringen. LMK viser i denne sammenheng til at lovendringer ikke skal gis tilbakevirkende kraft med mindre det er til gagn for de impliserte parter, men at det vil være tilfellet her, dersom man velger å operere med et skille mellom bevaringsverdige kjøretøy over 30 år og andre kjøretøy over 30 år.

Statens vegvesen Region vest støtter et skille mellom bevaringsverdige kjøretøy og øvrige veterankjøretøy. De slutter seg til høringsnotatets vurdering om at kjøretøy over 30 år etter hvert vil fremstå som mer «moderne veterankjøretøy», og vil kunne benyttes i ungdomsmiljøer og til hverdags.

2.2.2.2 Privatpersoners merknader

I likhet med blant annet AMCAR foreslår også flere privatpersoner at kjøretøy over 30 år generelt skal ha samme lemping av kontrollintervall.

Noen stiller spørsmål til hvorfor «bevaringsverdig» opprettholdes som merknad i vognkortet og opplyser om at en vurdering av hvilke kjøretøy som skal få en mer lempelig ordning, som går på vilkår ut over aldersvilkåret, oppleves som et tilfeldig og urettferdig skille.

Flere privatpersoner har lest AMCAR sitt innspill og slutter seg til dette.

En kommenterer at endringsforslaget er et godt tiltak for kjøretøy til bruk privat, men at det er behov for mer regelmessig kontroll når kjøretøyet brukes i næringsvirksomhet.

2.2.2.3 Vegdirektoratets vurdering av merknadene

Vegdirektoratet vil først kommentere forslaget som blant annet AMCAR fremmer, om at alle kjøretøy over 30 år (veterankjøretøy) skal ha en mer lempelig kontrollordning.

Vegdirektoratet mener at argumentene som AMCAR trekker frem ikke får innvirkning på Vegdirektoratets begrunnelse for å avgrense en mer lempelig kontrollordning for veterankjøretøy til kun å gjelde kjøretøy over 30 år, som også oppfyller tilleggsvilkårene for bevaringsverdige kjøretøy, jf. kjøretøyforskriften § 1–9.

Vi bemerker at adgangen til å frita kjøretøygrupper fra kontroll, eller eventuelt å innføre mer lempelige kontrollordninger for disse, reguleres og begrenses av direktiv 2014/45/EU, nærmere bestemt direktivets art. 2 nr. 2 jf. og nr. 3, jf. art. 3 nr. 7. En norsk regulering av et eventuelt fritak for kontroll, eller en eventuell mer lempelig kontrollordning, for eldre kjøretøy, må således finne sted innenfor det rettslige handlingsrommet som direktivet oppstiller.

Direktivets artikkel 3 nr. 7 (dansk tekst) definerer «køretøjer af historisk betydning». Definisjonen er som følger:

«ethvert køretøj, 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».

Det følger videre av direktivets artikkel 2, nr. 2 at medlemsstatene kan frita fra kontroll bl.a. «køretøjer der aldrig eller nesten aldrig anvendes på offentlig vej, så som køretøjer af historisk betydning eller konkurransekøretøjer».

I samme artikkel pkt. 3 fremgår det imidlertid at det, som alternativ til fritak, kan innføres nasjonale krav bl.a. for det som i direktivet defineres som «køretøjer af historisk betydning».

Når det gjelder bakgrunnen for og formålet med å åpne for fritak eller mer lempelige kontrollordninger for kjøretøy av historisk betydning, viser Vegdirektoratet til følgende uttalelse i fortalen til direktivet (pkt. 13, dansk tekst): «*Køretøjer af historisk betydning anses for at bevare kulturarven fra den periode, hvori de blev konstrueret, og de formodes at blive*

anvendt sjældent på offentlig veg. Det bør derfor overlates til medlemsstaterne at fastlegge hyppigheden af periodisk teknisk kontrol for sådanne køretøyer».

Som det helt klart fremgår av direktivets definisjon er aldersvilkåret bare ett av flere vilkår, som alle må være oppfylt for at kjøretøy skal kunne fritas fra krav om kontroll eller underlegges nasjonale bestemmelser om mer lempelige kontrollintervaller.

Forslaget til AMCAR, jf. også andre uttalelser som går i samme retning, om å knytte en mer lempelig kontrollordning til alle kjøretøy eldre enn 30 år, jf. Toll- og avgiftsmyndighetens regelverk, lar seg dermed åpenbart ikke gjennomføre innenfor det rettslige handlingsrom direktivet oppstiller, slik Vegdirektoratet vurderer det. En ordning hvor kun 30 års alder settes som vilkår for fritak eller en mer lempelig kontrollordning er således, etter vår vurdering, i strid både med direktivets unntaksbestemmelse i art. 2 nr. 2 og nr. 3, jf. art. 3 nr. 7, og dessuten med formålet med unntaksregelen slik dette fremkommer i fortalens nr. 13, jf. ovenfor.

Det er dette som er bakgrunnen for at vi har foreslått å knytte en mer lempelig ordning opp til det som i kjøretøyforskriften § 1–9 defineres som «bevaringsverdige kjøretøy», og som nettopp har et vilkår om at kjøretøyene skal være i tilnærmet original stand, samt underlagt en bruksbegrensning. Etter vår vurdering harmonerer dette godt med direktivets vilkår for å definere et kjøretøy av historisk interesse.

Når det kommer til merknaden fra Landsforbundet for motorhistoriske kjøretøyklubber (LMK) og NVK, om at den foreslåtte forskriftsendringen vil føre til tap av rettigheter og bruksmuligheter for dem som i dag har kjøretøy eldre enn 30 år, har Vegdirektoratet vanskelig for å se at vårt forslag vil innebære dette.

Vårt forslag kommer ikke i strid med gjeldene forskrift der kjøretøy registrert før januar 1960 er fritatt fra kontroll. Vi presiserer for orden skyld at §4, 2. ledd bokstav a) ikke endres eller fjernes, hvilket betyr at alle kjøretøy registrert før 1960 er unntatt fra kravet til PKK.

De som måtte ønske det, vil selvsagt kunne beholde sine kjøretøy over 30 år uten bruksbegrensninger godkjent etter kjøretøyforskriften § 1–7, eventuelt godkjent etter eldre forskrifter. Disse kjøretøyene vil da være underlagt de samme ordinære kontrollintervallene som de har i dag, og får således ikke et «strengere» kontrollregime enn de har etter dagens ordning.

Vegdirektoratets forslag til forskriftsendring vil med andre ord være til gunst for dem som allerede har fått godkjent og registrert kjøretøyene etter kjøretøyforskriften § 1–9. Forslaget vil også være til gunst for dem med kjøretøy som per i dag ikke er registrert etter § 1–9, men som oppfyller kravene til å være bevaringsverdige og velger slik godkjenning, jf. kjøretøyforskriften § 1–9 nr. 10.

Vegdirektoratet vedtar etter dette at nytt, mer lempelig kontrollintervall for veterankjøretøy skal begrenses til å gjelde kjøretøy over 30 år, som også oppfyller tilleggsvilkårene for bevaringsverdige kjøretøy, jf. kjøretøyforskriften § 1–9.

2.2.3 Hensiktsmessig kontrollintervall

2.2.3.1 De offentlige høringsinstansenes og interesseorganisasjonenes merknader

AMCAR foreslår fritak for PKK for alle kjøretøy fra de er 30 år gamle (veterankjøretøy). AMCAR anser PKK for kjøretøy eldre enn 30 år som overflødig og byråkratisk. I sitt innspill uttaler de videre at et frafall av krav til PKK for kjøretøyer eldre enn 30 år «vil representere en forenkling og besparelse for samfunnet.»

AMCAR begrunner dette blant annet i at det er snakk om få kjøretøy over 30 år i Norge. De viser til at den gjennomsnittlige alderen på kjøretøy i Norge er 10,5 år og den gjennomsnittlige levealderen er 19,2 år, ifølge tall fra SSB.

Videre begrunner AMCAR sitt forslag i konklusjoner fra TØI's Trafikksikkerhetshåndbok, hvor blant annet virkningen av PKK på ca 12 år gamle, lette kjøretøy, er vurdert på bakgrunn av 19 ulike forskningsrapporter. På bakgrunn av to norske undersøkelser konkluderer TØI's Trafikksikkerhetshåndbok blant annet med at PKK ikke er bevist å bidra til å redusere antall ulykker. I konklusjonen pekes det på at flere nytte-kostnadsanalyser legger til grunn at PKK reduserer antall ulykker, «noe som må ansees som lite trolig for lette bilers vedkommende.»

Videre viser AMCAR til TØI's Trafikksikkerhetshåndbok sine nytte-kostnadsanalyser av utekontroller, sett opp mot nytte-kostnadsanalyser av PKK. Det konkluderes også her med at PKK ikke har bevist påvirkning på ulykkestall. Virkningen av utekontroll av kjøretøy er også usikker, men TØI's Trafikksikkerhetshåndbok sin konklusjon er at denne type kontroll kan «være samfunnsøkonomisk lønnsomt selv ved en meget beskjeden virkning på antall ulykker». AMCAR foreslår etter dette at de ressurser som frigjøres ved å innføre en rullerende 30 års grense for fritak for PKK, kan omdisponeres til blant annet mer hyppige utekontroller.

Statens vegvesen Region vest peker som tidligere nevnt på at veterankjøretøy etter hvert vil fremstå som mer moderne og bli brukt i hverdagen og i ungdomsmiljøene. De foreslår derfor kontroll hvert femte år fra kjøretøyet er 40 år (ikke 30 år) og frem til det er 50 år. Deretter fritak.

NAF kommenterer ordningen i Danmark, som de er godt kjent med, og anser denne som «fullt forsvarlig og tilpasset realistiske forhold og behov.» De uttaler at de øvrige nasjonale ordningene som nevnes i høringsnotatet (Sveriges, Tysklands og Finlands ordning), i likhet med dagens norske ordning, har marginal sikkerhetsmessig betydning og kun tjener de kommersielle kontrollorganer.

2.2.3.2 Privatpersoners merknader

Et flertall av innspillene fra privatpersoner slutter seg til AMCAR sitt forslag om fritak fra PKK fra kjøretøyet er 30 år.

Et par andre foreslår et intervall på 4 år fra kjøretøyet er 30 år og frem til det er 50 år. Deretter fritak. En foreslår en slik ordning for kjøretøy under 3500 kg, og dagens intervall for tyngre kjøretøy over 30 år. Andre foreslår 4 års intervall som et minimum, men da for alle kjøretøy mellom 30 og 50 år. En begrunner sitt forslag i at kontroll hvert 4. år også er et partall i likhet med kontrollintervallet for yngre M1- kjøretøy under 7500 kg etter den foreslåtte forskriftsendringen.

To innspill fremmer forslag om å la kontrollintervallet være som i dag. Dette begrunnes i hovedsak i trafikksikkerhetshensyn.

2.2.3.3 Vegdirektoratets vurdering av merknadene

Da vegdirektoratet i oppsummeringen punkt 2.2.1 har gjort rede for at den mer lempelige kontrollintervallet kun vil gjelde bevaringsverdige kjøretøy med bruksbegrensning, jf. kjøretøyforskriften § 1–9, vil vi vurdere AMCAR sitt forslag på bakgrunn av dette. Vegdirektoratet vil følgelig kommentere AMCAR sitt innspill om fritak for PKK fra fylte 30 år for alle kjøretøy som også oppfyller vilkårene for bevaringsverdige kjøretøy etter kjøretøyforskriften § 1–9.

Direktiv 2014/45/EU åpner for å gi fritak fra PKK for kjøretøy «der anvendes under særlige forhold, samt køretøjer, der aldrig, eller næsten aldrig anvendes på offentlig vej, så som køretøjer af historisk betydning», jf. art. 2, nr.3.

Etter Vegdirektoratets tolkning setter direktivet, som ytre rammer for kontrollfritak, at kjøretøy med bruksbegrensning også oppfyller de øvrige vilkårene for «køretøjer af historisk betydning», jf. Artikkel 3, nr. 7. Direktivet åpner altså for at kjøretøy godkjent etter kjøretøyforskriften § 1–9 kan fritas fra PKK.

Ved vurderingen av hensiktsmessig kontrollintervall vektlegger Vegdirektoratet at vi må tilpasse en kontrollordning etter norske forhold. Vurderingen vil til en viss grad bli et skjønnsspørsmål, hvor man må balansere trafikksikkerheten, bruken av kjøretøyene og behovet/nødvendigheten av periodisk kontroll.

Vegdirektoratet kan ikke se at de hensyn som gjør seg gjeldene ved fritak fra PKK for kjøretøy over 50 år gjør seg gjeldende i like stor grad ved fritak fra PKK fra kjøretøyet er 30 år. Vi viser i denne sammenheng blant annet til vår vurdering i høringsnotatet om at kjøretøy over 30 år etter hvert vil fremstå som mer «moderne veterankjøretøy», og at disse derfor i større grad vil kunne benyttes i ungdomsmiljøer og til hverdags. Vegdirektoratet finner derfor ikke å kunne vedta et fritak fra PKK fra fylte 30 år for bevaringsverdige kjøretøy godkjent etter § 1–9.

Direktivets alternativ til fritak er at medlemslandene kan innføre nasjonale krav til kontroll av blant annet kjøretøy som i direktivet defineres som «køretøjer af historisk betydning», jf. artikkel 2, punkt 3.

Ved vurderingen av om grensen for et mer lempelig kontrollintervall skal settes til 30 år, og ikke 40 år slik Statens vegvesen Region vest foreslår, legger Vegdirektoratet blant annet vekt på at direktivet setter 30 år som en minimumsgrense for fritak for, eller lemping av, kontrollintervall, jf. artikkel 3 nr.7. Vegdirektoratet anser det fordelaktig å ha endret kontrollintervall fra 30 år, da dette sammenfaller med flere andre ordninger. 30 år er grensen for å registrere kjøretøyet som bevaringsverdig, samt at det er skjæringspunktet for avgiftsfritak. Videre opererer forsikringsselskapene med en 30 års grense i forhold til forsikring som «veteran». Etter vår vurdering tilfredsstillende en 30 års grense ivaretaelsen av trafikksikkerheten. Vegdirektoratet finner derfor denne grensen mest hensiktsmessig.

Vedrørende kontrollfrekvensen er Vegdirektoratet enige i at andre kontrollintervall også kan vurderes, hvilket vi også har gjort. Vi viser igjen til at dette til en viss grad er et skjønnsspørsmål. Vi ser at andre land bruker relativt ulike løsninger på kontrollordningen av tilsvarende kjøretøygruppe, uten at vi kan se tydelige enhetlige trekk ved disse. Vegdirektoratets forslag om kontroll hvert femte år fra kjøretøyene er 30 år, og fritak fra kontroll fra fylte 50 år, er en kontrollordning for bevaringsverdige kjøretøy som vi finner forsvarlig og tilpasset realistiske forhold og behov i Norge. Videre anser vi dette som i tråd med Samferdselsdepartementets ønske om et mer lempelig kontrollintervall for denne kjøretøygruppen.

Vegdirektoratet vedtar etter dette kontrollintervall som foreslått; kontroll hvert femte år fra kjøretøyene er 30 år, og fritak fra kontroll fra fylte 50 år.

2.3 Ikrafttredelse og gjennomføring

2.3.1 De offentlige høringsinstansenes og interesseorganisasjonenes merknader

NVK fremhever at trafikkstasjonene vil få stor pågang av kjøretøy som vil godkjennes etter § 1–9, dersom den foreslåtte endringen gjennomføres. De peker på at denne mulige pågangen vil kreve ekstra kapasitet hos forvaltningen.

2.3.2 Privatpersoners merknader

Det er ingen merknader til dette.

2.3.3 Vegdirektoratets vurdering av merknadene

Vegdirektoratet er klar over det NVK påpeker, nemlig at den foreslåtte lempingen av kontrollintervall vil kunne skape stor pågang av kjøretøy som ønsker å bli omregistrert hos trafikkstasjonene. Vegdirektoratet vil sørge for at nødvendig informasjon om endringene og de antatte konsekvensene av disse kommer ut til trafikkstasjonene, slik at disse kan forberede seg før endringen trer i kraft.

Vegdirektoratet har videre sett nærmere på de datatekniske følgene som må til for å få gjennomført den foreslåtte endringen. Det har vist seg å være mer tidkrevende enn først estimert å få ferdig utført, samt tilstrekkelig testet, de endringene i motorvognregisteret (Autosys), som er nødvendige for at de foreslåtte endringene av kontrollintervall skal være praktisk gjennomførbare.

Vegdirektoratet vil derfor endre ikrafttredelsesdato til 1.10.2016. Dette vedtas herved.

3 Fastsatt endringsforskrift av forskrift 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy

3.1 Korrigert ordlyd i endringsforskriften

Vegdirektoratet har i forbindelse med denne høringsoppsummeringen foretatt en ny vurdering ordlyden i de foreslåtte endringene i pkkf. Vi har kommet frem til at ordlyden i pkkf. § 5 nytt tredje ledd bør omskrives noe. Ny ordlyd er ikke av en slik karakter at den fører til realitetsendring.

§ 5 nytt tredje ledd skal etter dette lyde:

Bevaringsverdige kjøretøy som nevnt i § 4 første ledd bokstav a), b) eller d) som er 30 år eller eldre (regnet fra 1. januar i fabrikasjonsåret), 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. Med bevaringsverdig kjøretøy menes kjøretøy som er i original eller tilnærmet original utførelse, er registrert med særlig påtegning i vognkortet om forbud mot konstruktiv eller utseendemessig endring, samt er gitt bruksbegrensninger jf. kjøretøyforskriften § 1–9.

3.2 Endelig fastsatt endringsforskrift av forskrift 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy

Fastsatt endringsforskrift av forskrift 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy

Fastsatt av Vegdirektoratet [dato] med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 19 første og annet 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 semitrailere, med tillatt totalvekt over 3 500 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:

Bevaringsverdige kjøretøy som nevnt i § 4 første ledd bokstav a), b) eller d) som er 30 år eller eldre (regnet fra 1. januar i fabrikkårsåret), 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. Med bevaringsverdig kjøretøy menes kjøretøy som er i original eller tilnærmet original utførelse, er registrert med særlig påtegning i vognkortet om forbud mot konstruktiv eller utseendemessig endring, samt er gitt bruksbegrensninger jf. kjøretøyforskriften § 1–9.

II

Endringene trer i kraft fra 1. oktober 2016.