



**Statens vegvesen**

## Vedlegg 1 – Høringsnotat

Forslag til endring i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (bruksforskriften) for obligatorisk registrering av leasingtaker, søknad om ekstra kjennemerke og av-/påregistrering av prototypekjøretøy

Trafikant og kjøretøy  
Kjøretøy  
25. juni 2021  
Vår ref.: 21/125972

## Innholdsfortegnelse

1	Innledning .....	3
2	Nærmere om forslagene .....	3
2.1	En plikt til å registrere leasingtaker i Kjøretøyregisteret .....	3
2.2	Statens vegvesen skal behandle søknader om ekstra kjennemerke .....	5
2.3	En språklig endring i §§ 2-7, 2-24 og 2-31 .....	7
2.4	Hjemmel i §§ 2-29 og 2-31 for midlertidig avregistrering av prototyper uten mulighet for registrering etter godkjeningsperioden .....	8
3	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	11
4	Høringsfrist .....	11

# Høringsnotat – forslag til endring i bruksforskriften for obligatorisk registrering av leasingtaker, søknad om ekstra kjennemerke og av-/påregistrering av prototypekjøretøy

## 1 Innledning

Statens vegvesen sender med dette på høring forslag til endring i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (heretter omtalt som bruksforskriften). Vegdirektoratet er forskriftsmyndighet for bruksforskriften, jf. delegeringsvedtak av 24. november 1980 nr. 1.

Forskriftsendringene skal først tre i kraft når systemendringene i Autosys Kjøretøy Registrering (AKR) er klare, anslagsvis i januar 2022.

Statens vegvesen foreslår fire endringer i bruksforskriften:

- En plikt til å registrere leasingtaker i Kjøretøyregisteret i § 2-3.
- En dispensasjonshjemmel fra § 2-9 nr. 1 som gir Statens vegvesen Trafikant og kjøretøy myndighet til å behandle søknad om ekstra kjennemerke.
- En språklig endring i §§ 2-7, 2-24 og 2-31. «Tollvesenet» endres til «Tolletaten».
- En ny bokstav i § 2-29 og et nytt ledd i 2-31 som gir hjemmel for midlertidig avregistrering av prototyper uten mulighet for registrering etter godkjenningsperioden. Forslaget medfører også et behov for å utvide definisjonen av «midlertidig avregistrering» i § 2-1 bokstav e.

## 2 Nærmere om forslagene

### 2.1 En plikt til å registrere leasingtaker i Kjøretøyregisteret

Statens vegvesen foreslår å gjøre det obligatorisk å registrere leasingtaker i Kjøretøyregisteret. I henhold til bruksforskriften § 2-3 (1) skal kjøretøyet registreres på kjøretøyet eier. I § 2-3 (3) presiseres det at utleier regnes som eier av kjøretøy som leies ut på leasingkontrakt. Registrering av leasingtaker i Kjøretøyregisteret er derfor etter dagens regelverk frivilling.

Ettersom utleier regnes som eier av et leasingkjøretøy, er det utleierens navn og adresse som legges inn i Kjøretøyregisteret. Det kan i dag legges inn opplysninger om leasingtaker dersom det oppgis ved innlevering av melding om eierskifte eller ved registrering. Dersom leasingtaker er lagt inn, vil informasjonen om leasingtaker utleveres både via Statens vegvesens SMS-tjeneste og den nye tjenesten «finn kjøretøyet eier».

Bakgrunnen for forslaget er blant annet en henvendelse fra Finansieringsselskapenes forening (heretter Finfo) til Statens vegvesen. Finfo er en interesseorganisasjon for selskaper som har konsesjon til å drive finansiering i form av bl.a. leasing.

Finfo oppgir at det er et økende problem at leasingselskapene, i kraft av å være registrert som eier i Kjøretøyregisteret, gjøres til adressat for fakturaer og vedtaksbrev som egentlig er ment til leasingtaker. Dette genererer tidkrevende manuelt arbeid for selskapene.

Det at leasingkjøretøy kun er registrert på utleier har også innvirkning på kjøretøystatistikk. Når kjøretøy er registrert på et leasingselskap som har forretningsadresse i f.eks. Bergen, vil alle kjøretøy selskapet leaser ut være registrert i Bergen uavhengig av hvor i landet leasingtaker bor og kjøretøyet brukes. Dataene fra Kjøretøyregisteret er derfor i mindre grad egnet til å kartlegge omfanget av bilbruk og biltetthet mv. Ved å innføre en plikt til å registrere leasingtaker i Kjøretøyregisteret vil dataene som hentes ut til statistikkformål ha større verdi og gi et mer reelt bilde.

Statens vegvesen ønsker på bakgrunn av det ovennevnte å fastsette en plikt til å registrere leasingtaker. For å sikre at leasingtaker legges inn i Kjøretøyregisteret, foreslår Statens vegvesen at det er utleier/leasingselskapet sitt ansvar at informasjon om leasingtaker blir lagt inn i forbindelse med registrering. Det fremstår som naturlig at en slik plikt pålegges eier av kjøretøyet og det vil være i utleieres interesse å registrere leasingtaker.

Det foreslåtte tillegget i bruksforskriften § 2–3 er markert i rødt, se forslaget nedenfor:

#### *§ 2–3. Hvem kjøretøy skal registreres på*

- (1) Kjøretøy skal registreres på kjøretøyets eier.*
- (2) For kjøretøy som er solgt med forbehold om eiendomsrett for selgeren, regnes kjøperen som eier.*
- (3) Ved utleie av kjøretøy på leasingkontrakt, regnes utleieren som eier. **Leietaker skal også registreres i Kjøretøyregisteret, utleier er ansvarlig for dette.***
- (4) For kjøretøy som er godkjent som prototype, regnes fabrikanten, eller fabrikantens juridiske representant, som eier.*

## **Sanksjoner**

Det har vært drøftet om det skal foreslås en sanksjonsbestemmelse ved brudd på registreringsplikten av leasingtaker. Lov om vegtrafikk av 18. juni 1965 nr. 4 (heretter vegtrafikkloven) § 31 åttende ledd, gir hjemmel til ved forskrift å ilegge gebyr i stedet for straff «også ved overtredelser av andre regler gitt i eller i medhold av denne lov». Bestemmelsen gir en generell hjemmel til å ilegge gebyr i stedet for straff der det er bestemt/regulert i forskrift. Vegtrafikkloven § 31a første ledd gir hjemmel for at overtredelser av bestemmelser gitt i vegtrafikkloven eller bestemmelser gitt i medhold av loven, kan sanksjoneres med gebyr av Statens vegvesen i tillegg til politiet.

Vegtrafikkloven § 31 åttende ledd gir hjemmel for å sanksjonere brudd på den foreslåtte registreringsplikten av leasingtaker. Det kunne derfor vært aktuelt å foreslå et nytt ledd i § 10 i forskrift 26. mars 2021 nr. 963 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen. Bestemmelsen angir gebyrsatser for overtredelser av visse bruksbestemmelser. Bruksbestemmelsene angitt i § 10 er først og fremst begrunnet i trafiksikkerhet. Manglende registrering av leasingtaker vil ikke ha påvirkning på

trafikksikkerheten ved bruk av kjøretøyet. Statens vegvesen er derfor av den oppfatning at det er mer nærliggende å ilegge bruksforbud ved overtredelse av den foreslåtte registreringsplikten. Til sammenligning ilegges dette ved manglende omregistrering av kjøretøy i vegtrafikkloven § 36 bokstav a. Hjemmelen i vegtrafikkloven til å ilegge bruksforbud ved manglende omregistrering dekker ikke, slik Statens vegvesen ser det, per i dag manglende registrering av leasingtaker.

Da vi ikke har hjemmel for å ilegge bruksforbud, og en endring vil kreve endring av vegtrafikkloven, velger vi å avvente med å foreslå en sanksjon. På den måten kan vi observere om plikten følges uten sanksjon, og vi kan på et senere tidspunkt eventuelt vurdere om det er behov for å innføre dette. Registreringsplikten vil gi administrative fordeler for utleier/leasingselskapene, noe som vil virke som et insentiv til å registrere leasingtaker. Dette kan i seg selv tenkes å være tilstrekkelig for at leasingselskapene registrerer leasingtaker.

## Systemendringer

Å forskriftsfeste registrering av leasingtaker i Kjøretøyregisteret, vil medføre behov for endringer i systemet AKR. Det er naturlig at brev fra AKR til utleier sendes i kopi til leasingtaker. I tillegg må det legges inn informasjon i selvbetjeningsløsningen på [www.vegvesen.no/dinside](http://www.vegvesen.no/dinside) om registrering av leasingtaker.

## 2.2 Statens vegvesen skal behandle søknader om ekstra kjennemerke

Bruksforskriften regulerer krav til kjennemerke i § 2–9. Hovedregelen er at bil skal ha to kjennemerker, et foran og et bak, beltemotorsykkkel skal ha kjennemerke foran eller på venstre side mens andre registreringspliktige kjøretøy skal ha kjennemerke bak. I enkelte tilfeller har noen kjøretøy behov for et ekstra kjennemerke for å sikre at det er synlig i bruk.

Det foreslås å oppstille en dispensjonshjemmel fra § 2–9 nr. 1 som gir Statens vegvesen myndighet til å behandle søknader om et ekstra kjennemerke. Behandlingen av søknader vil legges til divisjonen Trafikant og kjøretøy i Statens vegvesen.

Det er Vegdirektoratet som behandler søknader om ekstra kjennemerke i dag.

Bruksforskriften § 6–2 fastsetter at Vegdirektoratet kan gjøre generelle unntak eller unntak i enkelttilfelle i forskriften. I praksis forberedes sakene hos Statens vegvesen, før de sendes videre for behandling av Vegdirektoratet. Søknadene om ekstra kjennemerke har knyttet seg til spesialbygde lastebiler og tilhengere. Tall hos Statens vegvesen viser at det gjelder få søknader i året.

Det er flere hensyn som taler for at Statens vegvesen Trafikant og kjøretøy gis myndighet til å behandle søknader om ekstra kjennemerke. Det er de som treffer brukerne i første instans. Det å gi Trafikant og kjøretøy unntaksmuligheter er i tråd med Statens vegvesens strategi om å være der brukerne er. Det fører til kortere saksbehandlingstid og en mer effektiv

forvaltning når de som er nærmest brukeren kan treffe vedtak. At vedtak blir fattet i førstelinje er også i tråd med forvaltningshierarkiet. <sup>1</sup>

En annen følge av at Statens vegvesen Trafikant og kjøretøy gis hjemmel til å behandle søknad om ekstra kjennemerke er at Vegdirektoratet vil bli klageinstans i disse sakene, noe som vil begrense klagebehandlingen i Samferdselsdepartementet. <sup>2</sup>

Den foreslåtte forskriftsendringen vil på sikt kunne frigjøre noe kapasitet, både for Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet, samt bidra til økt kompetanseheving hos Statens vegvesen Trafikant og kjøretøy. <sup>3</sup>

## Ny dispensasjonshjemmel fra 2–9 nr. 1

Bruksforskriften § 2–9 nr. 1 fastsetter følgende:

*«Bil skal ha kjennemerke foran og bak. Beltemotorsykel skal ha kjennemerke foran eller på venstre side. Annet registreringspliktig kjøretøy skal ha kjennemerke bak.»*

I noen tilfeller vil det være behov for å gjøre unntak fra § 2–9 nr. 1 og godta søknad om ekstra kjennemerke. Dette vil kunne være kjøretøy som benyttes til spesialtransport, f.eks. hvor kjøretøyet har en bakre avtakbar aksel. I slike tilfeller vil det være hensiktsmessig å ha kjennemerke på den avtagbare akslingen, samt to påmonterte kjennemerker på kjøretøyet foran og bak. Med to kjennemerker, må det ene kjennemerket flyttes mellom bilens bakende og den avtagbare akslingen dersom kjennemerket til enhver tid skal være synlig. Ved stadig å flytte kjennemerket, slites skiltholderen, og faren for at kjennemerket faller av øker.

I forslaget til ny dispensasjonshjemmel legges myndigheten til å behandle søknad om ekstra kjennemerke til Statens vegvesen Trafikant og Kjøretøy. Det er sett hen til hvordan de øvrige unntaksbestemmelsene i bruksforskriftens kapittel 2 er utformet. I likhet med disse unntaksbestemmelsene er det foreslått at det må foreligge «særlig tungtveiende grunner» for at dispensasjon skal gis.

Det foreslås følgende unntaksbestemmelse fra § 2–9 nr. 1:

### *§ 2–9 a Unntak fra krav til kjennemerke*

*Når det foreligger særlig tungtveiende grunner kan Statens vegvesen, ved enkeltvedtak, gjøre unntak og tildele ekstra kjennemerke. Med særlig tungtveiende grunner forstås blant annet at ordinært tildelt kjennemerke er plassert slik at det ikke er synlig i trafikken.*

I «Høringsnotat – forslag til forskrift om bruk av kjøretøy nytt kapittel 2» (fra 15.10.2013) omtales hva som skal ligge i vilkåret «særlig tungtveiende grunner». Det angis følgende på side 7:

---

<sup>1</sup> Høringsnotat – forslag til forskrift om bruk av kjøretøy nytt kapittel 2» (15.10.2013), side 6

<sup>2</sup> Høringsnotat – forslag til forskrift om bruk av kjøretøy nytt kapittel 2» (15.10.2013), side 6

<sup>3</sup> Høringsnotat – forslag til forskrift om bruk av kjøretøy nytt kapittel 2» (15.10.2013), side 6

«Vegdirektoratet anser det som viktig å synliggjøre vilkåret om særlig tungtveiende grunner da det skaper mye merarbeid at bruksforskriften § 6-2 tilsynelatende ikke legger føringer for når unntak kan innvilges. I tillegg er det viktig å signalisere at det skal være ekstraordinære omstendigheter til stede om man skal gjøre unntak fra regelverket, selv om dette vil kunne påføre brukerne merarbeid og merkostnader.

Formuleringen «særlig tungtveiende grunner» gir anvisning på at dette er en smal unntaksregel. Unntak vil bare kunne gis dersom de grunner som oppgis for å gjøre unntak – etter en konkret vurdering – veier tyngre enn de hensyn som den aktuelle regelen skal ivareta.»

I forslaget er det angitt et konkret eksempel på når det anses å foreligge «særlig tungtveiende grunner». Dette vil foreligge dersom kjennemerke/kjennemerkene tildelt etter § 2-9 nr. 1 ikke er plassert slik at de er synlige i trafikken. Hensynet til identifikasjon av kjøretøyet taler for at ekstra kjennemerke tildeles hvor de ordinære kjennemerkene ikke vil være synlige i trafikken.

## Systemendringer

Det anses ikke som nødvendig med systemendringer i Autosys Kjøretøy Godkjenning (AKG) eller AKR. Dersom søknad om ekstra kjennemerker innvilges, vil dette avmerkes i vognkortet.

### 2.3 En språklig endring i §§ 2-7, 2-24 og 2-31

Det foreslås å endre «Tollvesenet» til «Tolletaten» i bruksforskriften §§ 2-7, 2-24 og 2-31. Dette er i tråd med begrepsbruken til Tolletaten.

Denne endringen er allerede, gjennom EL18.12.2020 nr. 160 Lov om endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (tilbakeholdsrett i kjøretøy), gjennomført i Vegtrafikklova § 36 nr. 3.

Følgende endringer foreslås (markert i rødt):

*§ 2-7 fjerde ledd første setning:*

*(4) **Politi, Statens vegvesen eller Tolletaten** kan på stedet inndra kjennemerker på utenlandsregistrert kjøretøy som er fortollet, uavhengig av om kjøretøyet er i bruk eller ikke, når*

*§ 2-24 første ledd:*

*1) Ved overtredelse av bestemmelsene i § 2-19, § 2-20, § 2-21 og § 2-23, kan **politi, Statens vegvesen eller Tolletaten** inndra prøvekjennemerke på stedet.*

*§ 2-31 bokstav b:*

b) politiet, *Tolletaten* eller Statens vegvesen inndrar kjennemerkene,

## 2.4 Hjemmel i §§ 2–29 og 2–31 for midlertidig avregistrering av prototyper uten mulighet for registrering etter godkjenningsperioden

Bruksforskriften skiller mellom to typer avregistrering; midlertidig avregistrering i § 2–31 og endelig avregistrering i § 2–33. Midlertidig avregistrering brukes for kjøretøy som kan registreres igjen etter ønske fra eier. Endelig avregistrering deles igjen inn i vraking og utførelse fra landet, og er en avregistrering for kjøretøy som ikke skal benyttes på norsk vei igjen. Vi har per i dag ingen annen hjemmel for å avregistrere kjøretøy som ikke skal ha muligheten for å registreres og tas i bruk på vei igjen.

Prototyper er kjøretøy med nye komponenter/systemer som fabrikanten ønsker å teste i trafikken.<sup>4</sup> Utgangspunktet er at en prototype må tilfredsstillende de samme tekniske krav som gjelder for EF-typegodkjenning av kjøretøy (direktiv 2007/46/EF vedlegg IV). Statens vegvesen kan imidlertid gjøre unntak fra enkelte tekniske krav og krav til dokumentasjon for oppfyllelse av gitte kravnivå, jf. bilforskriften § 5 tiende ledd.

For prototyper gis det i utgangspunktet godkjenning for en tidsbegrenset periode på inntil 2 år. Testperioden kan forlenges en gang med inntil 1 år etter søknad, jf. forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (heretter bilforskriften) § 5 niende ledd. Perioden med testing kan maksimalt være tre år. Når denne perioden har utløpt skal eier være avskåret fra å bruke kjøretøyet på vei. Det er imidlertid ikke naturlig å kreve at prototypekjøretøyene må vrakes eller utføres fra landet etter endt godkjenningsperiode, men det er allikevel et behov for at de fremstår avregistrert uten mulighet for ny registrering i Kjøretøyregisteret. Statens vegvesen har derfor sett på andre måter å sørge for at registreringsstatusen gjenspeiler at godkjenningsperioden er utløpt. Det er også et behov for å kunne oppdatere registreringsstatusen til et prototypekjøretøy der eiers virksomhet opphører under godkjenningsperioden. Per i dag har vi ingen hjemmel for å avregistrere disse på en måte som hindrer de fra å registreres igjen.

Prototyper som tas ut av trafikk vil midlertidig avregistreres ved at kjennemerkene leveres inn, jf. bruksforskriften § 2–31. Midlertidig avregistrering er derfor avhengig av at eier leverer inn kjennemerkene og innebærer at kjøretøyet kan registreres igjen dersom vilkårene for registrering er oppfylt, jf. § 2–1 bokstav e. Når prototyper tas ut av trafikk og godkjenningsperioden er over, vil det imidlertid være behov for at Statens vegvesen kan avregistrere prototypen uten at kjennemerkene er innlevert og forhindre at prototypen registreres igjen selv om den ikke skal endelig avregistreres. Adgangen til registrering er i strid med bilforskriften § 5 niende ledd når godkjenningsperioden på to år, eventuelt tre år, har utløpt. Det vil videre være behov for å forhindre registrering når virksomheten til eier opphører under godkjenningsperioden. Sistnevnte vil blant annet omfatte konkurs, sletting og tvangsoppløsning av eiers virksomhet.

---

<sup>4</sup> Forslag til endring av forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil, og forskrift 25. januar 1992. (04.05.2015), s. 3



I bruksforskriften § 2–29 fastsettes vilkårene for omregistrering og registrering på samme eier. I § 2–29 første ledd angis det i bokstav a–f hva som må dokumenteres før vedtak om registrering kan fattes.

### **§ 2–29. Vilkår for omregistrering**

*(1) Følgende må dokumenteres før vedtak om omregistrering fattes:*

- a) Bevis for at avgifter er betalt for alle avgiftspliktige kjøretøy.*
- b) Bevis for at kjøretøyet er trafikksikret. Er det tvil om forsikringsplikten, kan Statens vegvesen kreve bevis for at kjøretøyet ikke trenger å være forsikret.*
- c) Kjøretøyets eier må identifisere seg. Personlig eier skal oppgi fødselsnummer (11 sifre) eller D-nummer. Virksomheter skal oppgi organisasjonsnummer (9 sifre).*
- d) Løyve dersom det er påbudt for kjøretøyet.*
- e) Erklæring (lisens) fra Norges Bilsportforbund eller Norges Motorsykkelforbund om at kjøretøyet er lisensiert i overensstemmelse med reglement gitt av forbundene. Det må fremgå at kjøretøyet er godkjent i henhold til de tekniske og sikkerhetsmessige krav i reglementet dersom det skal registreres som lisensiert rallybil, trial- eller enduromotorsykkkel.*
- f) Dokumentasjon som angitt i trafikkopplæringsforskriften § 4–2 tredje ledd og/eller § 29–6 tiende ledd som viser at opplæringsinstitusjon har disposisjonsrett over lærevogn klasse B og/eller førerprøvegogn klasse B, dersom kjøretøyet skal være godkjent for bruk til opplæring mot vederlag klasse B og/eller førerprøve klasse B*

Statens vegvesen foreslår å legge til en ny bokstav i første ledd som oppstiller et særlig dokumentasjonskrav for prototyper. Forslaget innebærer at eier må kunne dokumentere at prototypen er godkjent for testing når kjøretøyet skal registreres. Dersom slik dokumentasjon mangler, vil Statens vegvesen kunne avslå søknad om registrering.

Følgende ny bokstav foreslås i § 2–29 første ledd:

- g) Dokumentasjon for at prototypen er godkjent for testing jf. bilforskriften § 5.*

Bruksforskriften § 2–31 oppstiller i bokstavene a–e vilkår for når et kjøretøy anses midlertidig avregistrert.

### **§ 2–31. Vilkår for midlertidig avregistrering**

*Kjøretøyet anses midlertidig avregistrert når*

- a) kjennemerkene leveres til Statens vegvesen,*
- b) politiet, tollvesenet eller Statens vegvesen inndrar kjennemerkene,*
- c) kjøretøyet er avmerket som avregistrert i Kjøretøyregisteret og kjennemerkene oppbevares av en annen part i medhold av avtale med Statens vegvesen,*
- d) kjennemerkene er inndratt som følge av vedtak om bruksforbud og inndragning av kjennemerkene skjer med hjemmel i vegtrafikkloven § 36 nr. 3, og/eller*

*bilansvarslova § 19 jf. forskrift om trafikktrygd mv. § 7, anses avregistreringen for å være midlertidig, jf. direktiv 2000/53/EF, eller*

*e) kjennemerkene innleveres frivillig som følge av vedtak om bruksforbud*

Det foreslås å legge til et nytt ledd som gir Statens vegvesen hjemmel til på eget initiativ å midlertidig avregistrere prototyper. Dette vil gjelde i to tilfeller:

- godkjenningsperioden for prototypen har utløpt
- eiers virksomhet opphører under godkjenningsperioden for prototypen

Da det foreslås et nytt ledd i § 2–31 er det behov for å angi at bokstavene a–e utgjør første ledd. Følgende endring foreslås:

### **§ 2–31. Vilkår for midlertidig avregistrering**

*(1) Kjøretøyet anses midlertidig avregistrert når*

- a) kjennemerkene leveres til Statens vegvesen,*
- b) politiet, tollvesenet eller Statens vegvesen inndrar kjennemerkene,*
- c) kjøretøyet er avmerket som avregistrert i Kjøretøyregisteret og kjennemerkene oppbevares av en annen part i medhold av avtale med Statens vegvesen,*
- d) kjennemerkene er inndratt som følge av vedtak om bruksforbud og inndragning av kjennemerkene skjer med hjemmel i vegtrafikkloven § 36 nr. 3, og/eller bilansvarslova § 19 jf. forskrift om trafikktrygd mv. § 7, anses avregistreringen for å være midlertidig, jf. direktiv 2000/53/EF, eller*
- e) kjennemerkene innleveres frivillig som følge av vedtak om bruksforbud*

*(2) Statens vegvesen kan på eget initiativ midlertidig avregistrere prototyper dersom godkjenningsperioden har utløpt eller eiers virksomhet har opphørt under godkjenningsperioden.*

Dette innebærer at Statens vegvesen, i tilfellene angitt ovenfor, kan midlertidig avregistrere prototyper uten forutgående søknad fra eier. Midlertidig avregistrering kan gjennomføres etter to år dersom det ikke er søkt om forlengelse av godkjenningsperioden, jf. bilforskriften § 5 niende ledd. Statens vegvesen vil også kunne fatte et slikt vedtak der eier av prototypen f.eks. går konkurs eller virksomheten på andre måter avvikles under godkjenningsperioden.

Forslaget medfører et behov for å utvide definisjonen av «midlertidig avregistrering» i § 2–1 bokstav e. Følgende endring i § 2–1 bokstav e foreslås:

- e) midlertidig avregistrering: når kjennemerkene frivillig innleveres eller inndras etter vilkårene i § 2–31, eller vedtak om avregistrering er fattet av Statens vegvesen etter § 2–31 (2). Kjøretøyet kan senere påregistreres dersom alle vilkårene for registrering er oppfylt.*

## **Systemendringer**

En eventuell forskriftsfestelse knyttet til endelig avregistrering av prototyper vil medføre behov for endringer i AKR. Parallelt med forskriftsforslaget foretas det derfor en vurdering av eventuelle behov for endringer/tilpasninger av systemet.

### 3 Økonomiske og administrative konsekvenser

Statens vegvesen antar at de foreslåtte endringene i liten grad vil få økonomiske eller administrative konsekvenser.

Forslaget om å gjøre det obligatorisk å legge inn leasingtaker i bruksforskriften § 2–3 vil påvirke leasingselskapene. Vårt inntrykk er at forslaget vil gi positive økonomiske konsekvenser for selskapene ved at det blir mindre administrativ jobb med utsending av brev til leasingtakere. Dette underbygges av at endringen er et ønske fremsatt av blant annet Finfo, se pkt. 2.1.

Forslaget til unntak fra § 2–9 nr. 1 vil medføre redusert behov for saksbehandling i Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet, ettersom det foreslås å gi Statens vegvesen Trafikant og kjøretøy hjemmel til å behandle søknader om ekstra kjennemerke. Under nåværende hjemmel ville disse sakene først bli forberedt av Trafikant og kjøretøy før de ble sendt som dispensasjonssaker til Vegdirektoratet. Som følge av det foreslåtte unntaket fra § 2–9 nr. 1 vil Trafikant og kjøretøy i større grad fatte vedtak istedenfor kun å forberede dispensasjonssakene. Vi antar at disse sakene vil bli endelig løst av Trafikant og kjøretøy i første instans. Tilsvarende vil også Samferdselsdepartementet kunne merke at de i færre saker vil bli klageinstans for Vegdirektoratet.<sup>5</sup>

Det ble i forbindelse med endringsforslaget i bruksforskriften §§ 2–29 og 2–31 vurdert å foreta en forskriftsendring i § 2–33 i stedet. Vi så på muligheten for en særregulering for prototyper i § 2–33 som gav de en endelig avregistrert-status, gitt at vilkårene for dette var oppfylt. En slik forskriftsendring ville medført betydelig systemkostnader for Statens vegvesen. Da antall registrerte prototyper er få ble dette ikke ansett forholdsmessig. Forslaget om endringer i §§ 2–29 og 2–31 er derfor å foretrekke i et kost/nytte-perspektiv.

### 4 Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen **25. september 2021**. Svar som kommer inn etter denne fristen, kan ikke påregnes å bli tatt hensyn til.

Hørings svar kan enten:

- lastes opp elektronisk under selve høringen på våre nettsider,
- sendes som e-post til [firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no) eller
- sendes pr. post til:

---

<sup>5</sup> Høringsnotat – forslag til forskrift om bruk av kjøretøy nytt kapittel 2» (15.10.2013), side 37–38

Statens vegvesen  
Trafikant og Kjøretøy  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Vennligst oppgi vårt referansenummer **21/125972** dersom høringssvar sendes inn via e-post eller pr. post.

---

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Tlf: (+47) 22 07 30 00  
[firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)

[www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no)

**Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag**