



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/1022-6

4. mai 2022

**Dokument 8:211 S (2021-22) - Representantforslag fra
stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Tor
André Johnsen om fornuftbasert regulering av campingbiler**

Jeg viser til representantforslag 8:211 S (2021-2022) hvor det fremmes syv konkrete forslag knyttet til bruk av campingbiler. Forslag nr. 1 sorterer under Finansdepartementet, og svaret på dette forslaget er derfor utarbeidet av finansministeren.

Jeg vil innledningsvis vise til at forslag med tilnærmet identisk innhold, ble behandlet av Stortinget i desember 2020, jf. forslag 1,2,3,4,6,8 og 9 i Dokument 8:145 S (2019/2020) og Innst 116 S (2020-2021). Ingen av forslagene fikk flertall.

Jeg vil innledningsvis også fremheve at regjeringen er positiv til å vurdere rammevilkårene for campingbiler i Norge.

Forslagene kommenteres i det følgende etter fastsatt nummerering.

Forslag nr. 1:

«Stortinget ber regjeringen endre forskrift om engangsavgift på motorvogner § 2-5. Hovedregel for definisjon av campingbil for beregning av engangsavgift skal være at alle kjøretøy som leveres som campingbil fra fabrikk og har EU-typegodkjenning som campingbil, skal ha slik avgiftsberegning. Dagens krav til utvendig høyde og formulering om campingbiler med hevbart tak tas ut.»

Svar:

Campingbiler er en egen avgiftsgruppe i engangsavgiften. Avgiften på campingbiler utgjør 22 pst. av avgiften som ville påløpt om kjøretøyet hadde blitt registrert som personbil. Dette gjør det nødvendig med regler som skiller campingbiler fra andre kjøretøytyper. Regler om dette følger av engangsavgiftsforskriften § 2-5.

Engangsavgiftsforskriften § 2-5 ble sist endret 1. januar 2022. De tidligere kravene til campingbilers utforming, som var svært detaljerte, ble da erstattet med et krav om at kjøretøyet må være EU-typegodkjent som campingbil (karosserikode SA), samt et krav om at kjøretøyet må ha høyde på minimum 250 cm målt utvendig. For campingbiler med oppfellbart tak måles høyde med taket i senket posisjon.

Endringen må ses i sammenheng med anmodningsvedtak 173 fra budsjettet for 2021, der Stortinget ba den forrige regjeringen om å «gjennomgå regelverket for at campingbiler/bobil-ler med europeisk type-godkjenning automatisk skal godkjennes for registrering i Norge uten fremstilling for enkeltgodkjenning hos trafikkstasjon», og anmodningsvedtak 785 fra Revidert nasjonalbudsjett 2020, der Stortinget ba den forrige regjeringen om å «legge frem endringer i regelverk for campingbiler som åpner for at antall sitteplasser kan overstige antall liggeplaser». Saken ble også omtalt i revidert nasjonalbudsjett for 2021.

Endringene, som ble gjennomført med virkning fra 1. januar 2022, innebærer en betydelig forenkling av systemet for registrering og fastsettelse av avgift for campingbiler, og gjør dette mulig uten fremvisning og enkeltgodkjenning på trafikkstasjonene. Endringene har også åpnet for at campingbiler kan registreres for bruk av flere personer enn det antall sengeplasser kjøretøyet er utstyrt med. De nevnte anmodningsvedtakene må med dette anses fulgt opp.

Høydekravet ble vurdert i forbindelse med utarbeidelsen av forskriftsendringen, og var tema i forslaget Skattedirektoratet sendte på høring i forkant av endringen. I direktoratets endelige anbefaling ble det påpekt at høydekravet er nødvendig for å unngå at biler som er reelle alternativer til personbiler havner i campingbilgruppen med lav avgift.

Endringene som ble gjort balanserer de ulike hensyn på en god måte. Jeg kan ikke se at det i forslaget er lagt fram opplysninger som tilsier at den avgiftsmessige definisjonen av campingbiler bør endres.

Forslag nr. 2, 3 og 4:

- *Stortinget ber regjeringen endre riksregulativet for ferjetakster slik at alle fritidskjøretøy, som campingbiler, betaler takstgruppe B2.*
- *Stortinget ber regjeringen endre AutoPASS-regulativet for ferjetakster slik at alle fritidskjøretøy, som campingbiler, betaler takstgruppe AP1.*
- *Stortinget ber regjeringen gjøre nødvendige endringer slik at kjøretøygruppe M1 inkluderes i forhåndsinnbetalingsklasse 1 for AutoPASS-ferjekonto.*

Spørsmål 2 refererer til Riksregulativet for ferjetakster, mens spørsmål 3 og 4 refererer til AutoPASS-regulativet for ferjer. Samtlige spørsmål handler om innføring av særregler for taksering av fritidskjøretøy, uavhengig av lengden på kjøretøyene. Spørsmålene besvares derfor under ett.

Et bærende prinsipp for beregning av pris for ferje har vært at prisen skal stå i forhold til plass som kjøretøyet med last eller tilhengerutrustning opptar på dekk. Dette prinsippet underbygger rettferdighet i prisfastsettelsen, og ren lengdemåling er enkelt å implementere i automatiske betalingsløsninger. Ferjetakstregulativene har flere takstgrupper basert på lengdeintervall, og dette gjør at prisen står tettere i forhold til kjøretøyets lengde og at det ikke oppstår urimeligheter som det tidligere var ved innkreving av bompenger på vei.

Teknologiutviklingen har gitt ferjedriften tilgang til effektive digitale verktøy for registrering og identifisering av kjøretøy og kunde gjennom lesing av kjennemerke. For å kunne identifisere en campingbil slik at lavere takst anvendes, må systemet ha tilgang til informasjon om at kjøretøyet tilhører kjøretøygruppe M1. Slik identifisering, som vil føre til belastning i takstgruppe B2/AP1, er teknisk mulig ved endelig klassifisering i sluttbehandlingen i sentralsystemet.

Etter ferjetakstregulativene skal taksten beregnes etter kjøretøyets målte totallengde, inklusiv last og/eller påmontert tilleggsutstyr. Det finnes i tillegg en særbestemmelse som gir liten bil med tilhenger prisfordeler. En eventuell ny bestemmelse vil utfordre disse bestemmelsene, i den forstand at det blir krevende å avgjøre hvordan en campingbil i kjøretøygruppe M1 med overhengende last eller tilhenger skal takseres.

For samband der det er aktuelt med oppgjør om bord ved kontanter eller bankkort, er identifiseringen mer krevende. Billettøren takserer da kjøretøyet visuelt og har ikke tilgang til informasjon om kjøretøyklasse. Manuell innhenting av dokumentasjon på M1 hos bilføreren i billetteringsøyeblikket vil være tidkrevende og lite effektivt.

Det er vanskelig å billettere kjøretøy ut fra formålet med reisen. Statens vegvesen er for eksempel kjent med at næringslivet i enkelte tilfeller benytter spesialutrustede campingbiler til servicereiser, og ser også at næringskjøretøy som ikke er campingbiler i perioder benyttes til fritidsreiser. Statens vegvesen finner det derfor vanskelig å bygge prisfastsettelsen på om kjøretøyet er brukt i fritidsreiser eller ikke. Jeg er enig i denne vurderingen.

Rabatt mot krav til forskudd i forskuddinnbetalingsklasse 1 dekker kjøretøy inntil 8 m. Det er teknisk mulig å knytte en campingbil som er identifisert i kjøretøygruppe M1 til forskudd i forhåndsinnbetalingsklasse 1. En eventuell slik ordning vil måtte utløse en ny særbestemmelse om at krav til forskuddsinnbetalingsklasse for campingbiler i klasse M1 ikke påvirkes av målt lengde inkludert overhengende last eller påmontert utstyr.

En eventuell innlemming av alle campingbiler i takstgruppen for kjøretøy under 6 m (takstgruppe B2 og AP1) vil gi rimeligere reiser, og dermed inntektsbortfall i ferjekontraktene.

Sommertrafikken kan på enkelte ferjesamband være dimensjonerende for tilbudt kapasitet. En gunstig ordning for campingbiler vil kunne utfordre kapasiteten på slike samband.

Forslag nr. 5:

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at campingbiler kan øke tillatt totalvekt ved ettermontering av deler utført av andre enn sluttprodusent. Dokumentasjon fra utstyrprodusent og uavhengig instans skal være tilstrekkelig for å godkjenne økt tillatt totalvekt.

Svar:

Av hensyn til trafiksikkerheten er det viktig at et kjøretøy ikke belastes med større totalvekt enn det er konstruert for. Dette gjelder både den grunnleggende strukturen i kjøretøyet, og viktige sikkerhetssystemer som bremses. Dagens regelverk tar utgangspunkt i at det er kjøretøyfabrikanten som vet hvordan et kjøretøy er konstruert, og dermed hva det tåler.

Totalvekten på kjøretøyet påvirker også dets miljøegenskaper, det vil si direkte utslipp som følge av høyere belastning. Tillatt totalvekt er også en av hovedfaktorene for klassifiseringen av kjøretøy, dermed en av faktorene for å fastsette hvilken avgiftsklasse som skal benyttes for det aktuelle kjøretøyet.

Dersom det skal åpnes for å godkjenne og registrere kjøretøy med større tillatt totalvekt enn det fabrikanten har garantert for, kreves det en utredning av blant annet konsekvensene for trafiksikkerhet, miljø og avgifter. Det vil også måtte tas stilling til om det er rimelig å innføre særregler for økning av tillatt totalvekt kun for campingbiler, ettersom temaet også kan være aktuell for andre kjøretøygrupper. En forsvarlig gjennomført utredning vil være omfattende.

I tillegg vil det trolig bli nødvendig å gjøre systemendringer i kjøretøyregisteret (Autosys) og datasystemene som benyttes ved kjøretøykontroll og registrering. Tatt i betraktning omfanget av utrednings- og utviklingsarbeidet som kreves og den begrensede nytten et slikt tiltak vil ha (gjelder et relativt lite antall kjøretøy), er det ikke tilrådelig å endre regelverket som foreslått.

Forslag nr. 6:

Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revideringen av det europeiske førerkortdirektivet jobbe for at det tillates å kjøre campingbil på opptil 4,25 tonn med førerkort klasse B.

Svar:

Dagens EØS-regelverk setter klare vektgrenser for klasse B. Som nevnt i representantforslaget arbeider EU-kommisjonen med revisjon av gjeldende førerkortdirektiv. De planlegger å fremme et endringsforslag i løpet av 2022. Spørsmålet om økt vektgrense for klasse B med særskilt opplæring er et aktuelt tema i denne prosessen, blant annet i en pågående offentlig høring i saken.

Grensen på 3500 kg har vært og er et naturlig skille mellom førerkort klasse B (lette kjøretøy) og førerkort klasse C1 (mellomtunge kjøretøy). Dette er også grensen som anvendes i FNs veitrafikkonvensjon, som de fleste EU-land er bundet av.

Opplæring og førerprøver for førerkort klasse B gjennomføres ved bruk av kjøretøy som i stor grad skiller seg fra campingbiler med hensyn til vekt og dimensjoner. Ved å øke vektgrensen, åpner man for at personbilførere kan kjøre bil som både i omfang og vekt er svært forskjellig fra de kjøretøyene man har hatt opplæring på, gjennomført førerprøve med og har erfaring fra. I et trafiksikkerhetsmessig perspektiv ville dette være svært uheldig. Jeg anser det derfor ikke som aktuelt å arbeide for å utvide de generelle vektgrensene for førerkort klasse B for enkelte typer kjøretøy, eksempelvis campingbil.

I forslaget omtales også muligheter for å arbeide for å etablere en alternativ opplæringsmodell for campingbiler med totalvekt inntil 4250 kg, eksempelvis liknende den som er etablert for personbil med tilhenger (B 96). Det er bedt om innspill til en mulig slik ordning i pågående høring fra Europakommisjonen.

Med særskilte tilpassede kompetansekrav knyttet til den økte totalvekten, kan det sikres nødvendig kompetanse hos førerne. En slik ordning kan også framstå som enklere og billigere for kandidaten. Det er likevel usikkert om en ordning som denne blir mer attraktiv enn eksisterende ordning med å utvide førerkortet til klasse C1. Dette vil særlig være avhengig av utformingen av opplæringskravene, og tilgjengeligheten til opplæringstilbud for en slik ordning.

Det er videre slik at særskilte regler for enkeltgrupper fører til et mer omfattende, og dermed ofte mindre oversiktlig, regelverk for publikum. Erfaringsmessig kan dette også gi administrative og systemmessige utfordringer i forvaltningen av regelverket.

Jeg vil følge det videre arbeid med revisjon av førerkortdirektivet. Norske myndigheter vil besvare den pågående høringen, og vil vurdere hensiktsmessigheten av eventuelle endringer i førerkortreglene for campingbiler.

Forslag nr. 7:

Stortinget ber regjeringen sørge for en ordning slik at norskregistrerte campingbiler kan gjennomgå godkjenning for den danske Tempo 100-ordningen i Norge.

Svar:

Jeg finner grunn til å bemerke at den danske Tempo 100-ordningen gjelder campingbiler med tillatt totalvekt over 3 500 kg, men ikke over 7 500 kg. Campingbiler med tillatt totalvekt ikke over 3 500 kg kan dermed kjøre i skiltet fart i Danmark uten noen nærmere godkjenning.

Norskregistrerte campingbiler kan få Tempo 100-godkjenning for Danmark ved fremstilling for en dansk «synsvirksomhet» og fremvisning av nødvendig dokumentasjon.

Etablering av en løsning der Statens vegvesen utfører kontroller for den danske Tempo 100-ordningen, vil kreve et omfattende utredningsarbeid. Det må blant annet avklares om det finnes eller er mulig å etablere hjemmel for å kontrollere her i landet etter utenlandske bestemmelser. Kjøretøyeierens rettigheter (for eksempel klageadgangen), samt det økonomiske forholdet mellom eieren, Statens vegvesen og danske myndigheter, vil også måtte avklares.

Den danske Tempo 100-ordningen benytter virk.dk, som tilsvarer Altinn i Norge. Det vil måtte avklares om det er mulig å få tilgang til denne løsningen for norsk myndighet. Påloggingen til virk.dk synes å kreve dansk bank-id.

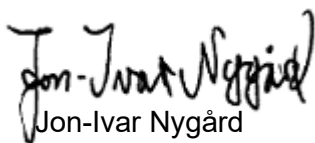
Den norske ordningen tillater alle personbiler i gruppe M1 (herunder campingbiler) med tillatt totalvekt mellom 3,5 og 7,5 t å følge skiltet fartsgrense. Dette skiller seg fra den danske ordningen, som stiller flere tekniske krav til campingbilene for at de skal kunne kjøre i 100 km/t på motorvei. Løsningen i Norge ble valgt i den hensikt å gjøre det enklere for publikum og myndigheter, og redusere de administrative kostnadene ved tiltaket.

Informasjon mottatt fra danske myndigheter viser at det, for at norskregistrerte campingbiler skal kunne få tempo-100 godkjenning for Danmark, vil bli nødvendig å etablere en godkjenningsordning i Norge som tilsvarer den danske Tempo 100-ordningen. Selve godkjenningsprosessen vil, for å kunne anerkjennes av danske myndigheter, måtte gjøres like omfattende som det norske campingbiler i dag må gjennom ved danske synsvirksomheter. Gevinsten for publikum ved å etablere en slik godkjenningsordning vil dermed være begrenset sett opp mot kostnadene.

Det er også usikkert hvor mange kjøretøy dette vil være aktuelt for. Samtidig vil det påløpe ikke ubetydelige kostnader ved etablering av en slik ordning. Dette er kostnader som en har villet unngå når tillatt hastighet for campingbiler i Norge ble hevet.

På denne bakgrunn anser jeg det ikke formålstjenlig å etablere en slik ordning som foreslått.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

Kopi
Finansdepartementet
Statens vegvesen