



STORTINGET

Representantforslag 145 S

(2019–2020)

fra stortingsrepresentantene Sylvi Listhaug, Bård Hoksrud, Morten Stordalen,
Tor André Johnsen og Erlend Wiborg

Dokument 8:145 S (2019–2020)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sylvi Listhaug, Bård Hoksrud, Morten Stordalen, Tor André Johnsen og Erlend Wiborg om forenklinger for biler i Norge

Til Stortinget

Bakgrunn

Bobil har over tid blitt en viktig ferieform i Norge, og over en tiårsperiode er antallet bobiler doblet. Rammebetingelsene for bobil i Norge er dessverre preget av et uoversiktlig og byråkratisk regelverk, både teknisk og avgiftsmessig. Dette skaper også problemer for mange bobileiere når regelverket fremstår som uklart og myndighetenes praktisering av regelverket varierer rundt om i landet. Forslagsstillerne mener at teknisk regelverk må liberaliseres og forenkles. Norge må også bruke det handlingsrommet som det felles europeiske regelverket for kjøretøy og førerkort gir det enkelte medlemsland for å gi bobileiere en enklere hverdag, og jobbe aktivt for å få inn nye forenklinger.

Det har de siste årene vært gjort flere forenklinger i regelverket for bobil. Eksempler er mulighet til å nedregistrere bilens totalvekt uten å teknisk endre kjøretøyet, samt at bobiler over 3 500 kg har fått det samme regelverket for EU-godkjenning som lette biler. Det er også gjort endringer når det gjelder tillatt hastighet for bobiler, slik at de som andre kan kjøre i en hastighet inntil fartsgrensen 110 km/t. Dette har vært svært velkomne forenklinger for norske bobileiere, og nå mener forslagsstillerne at det er på tide å ta neste steg for å rydde

opp i unødvendige reguleringer og ulogiske avgiftsregninger.

Vurdering

Engangsavgift

Bobiler betaler 22 pst. av personbilavgift, men det er satt stramme avgrensninger i forskrift for hva som kan være en bobil i avgiftsmessig forstand. Dette er et byråkratisk regelverk som gjør at mange biler som leveres som bobil fra produsent, ikke godkjennes som bobil i Norge.

Eksempelvis vil en populær bobil/campingbil som VW T6.1 California få en nesten dobbelt så høy pris i Norge, sammenliknet med Danmark og Sverige. Dette er kun grunnet ulike avgiftsmessige definisjoner av hva som er en campingbil. Denne campingbilen leveres som campingbil fra produsent og er ansett som det i regelverket i Norges naboland.

Forslagsstillerne mener at dagens detaljerte bestemmelse om definisjon av bobil i avgiftsmessig forstand i forskrift om engangsavgift på motorvogner § 2-5 må erstattes med en ny hovedregel. Alle kjøretøy som leveres som bobil/campingbil fra fabrikk og har typegodkjenning som det, skal omfattes av avgiftsberegningen for bobil/campingbil.

Når det gjelder kjøretøy registrert i andre kjøretøyklasser som senere bygges om til bobil, må det være noen særskilte standardkrav samt krav om enkeltgodkjenning for å få en slik omklassifisering.

Personbiltakst for bobiler på ferjer

Forslagsstillerne mener det burde legges mest mulig til rette for at norske bobiler skal kunne bruke hele veinettet, også de delene som er ferjebasert, for å nå reise-

livsmål. Slik takstregulativet for ferjetakster er utformet i dag, ender mange bobiler opp med å måtte betale samme takst som tungtransport og lastebiler. Bobiler er fritidskjøretøy som benyttes av privatpersoner på fritidsreiser og burde av den grunn ikke belastes likt med en kommersiell lastebil.

Bobiler og fritidskjøretøy burde i tillegg kunne forhåndsbetale i ordningen med AutoPass-ferje innenfor forhåndsinnbetalingsklasse 1. – også dette for å ta hensyn til at reiser med bobiler som regel er fritidsreiser som foretas av privatpersoner, da er det en unødvendig belastning å måtte forhåndsbetale fire ganger mer enn for en vanlig personbil.

Enkeltgodkjenning av bobil

Dagens regel om at alle bobiler skal enkeltgodkjennes før registrering i Norge, bør avvikles. Dersom det foreligger en typegodkjenning for kjøretøyet, ansees dette tilstrekkelig for å få kjøretøyet førstegangsregistrert som bobil.

Godkjenne økt tillatt totalvekt

Det er de siste årene blitt mulig å endre totalvekt på bakgrunn av dokumentasjon fra sluttprodusent. Først på bobiler nyere enn 2012 og nå også på eldre, men kun på bakgrunn av CoC-papir (Certificate of Conformity) fra sluttprodusent. Norge godtar ikke annen dokumentasjon enn CoC-papir, til tross for at andre europeiske land godtar dokumentasjon fra utstyrsprodusent og dokumentasjon fra uavhengig instans.

Forslagsstillerne mener det skal være enkelt å få godkjent økt tillatt totalvekt på bobil også der delene som brukes, ikke er montert fra den som er angitt som sluttprodusent av kjøretøyet. Dokumentasjon fra utstyrsprodusent og uavhengig instans skal være tilstrekkelig for å tillate økt tillatt totalvekt for kjøretøyet.

Tømmemuligheter langs veiene

Bobiler og campingvogner er avhengige av å kunne tømme avløpsvann ved tømrestasjoner. Dessverre er det slik at det kan være langt mellom hver mulighet i vårt langstrakte land, til tross for at forurensningsloven § 26 pålegger alle kommuner å sørge for nødvendige anlegg for tømning av avløpsvann fra bobiler. Camping- og bobilplasser er naturlige steder for dette, men det er også et stort behov ute langs veiene.

Det fins i dag flere døgnhvileplasser for tungtransport langs norske veier, og det er planer om flere. Døgnhvileplassene har allerede innlagt vann og avløp, så disse kunne ved enkle investeringer legges til rette for tømning av avløpsvann fra bobiler og campingvogner. Staten har ansvar for riksveinet, og det vil være naturlig å ta med hensynet til bobiler når det først bygges anlegg som døgnhvileplasser eller annet egnet anlegg med vann og avløp. Dette vil være et rimelig og godt supple-

ment til andre tømme løsninger, spesielt der kommunene selv ikke har tilfredsstillende anlegg.

Tillate bobil opptil 4 250 kg på førerkort klasse B

Ordinære bobiler varierer i vekt, slik at det kan oppfattes som noe tilfeldig at førerkort klasse B har en grense på 3 500 kg for kjøretøy, men tillater tilhenger som gir en totalvekt på 4 250 kg. Bobiler tyngre enn 3 500 kg blir ofte «ribbet» for tilleggsutstyr og ekstra sikkerhetsutstyr for å spare vekt slik at de kan nedregistreres.

Når det samtidig er tillatt med tilhenger inntil 750 kg som gir en vogntogvekt på 4 250 kg, er det ulogisk at man ikke kan ha en bestemmelse om at også bilen i seg selv kan ha en totalvekt på 4 250 kg.

Forslagsstillerne er også kjent med at danske myndigheter og den danske interesseforeningen Autocamper gruppen jobber for en løsning for å tillate kjøring av bobiler på inntil 4,25 tonn på førerkort klasse B.

Forslagsstillerne mener Norge må jobbe for en regelendring for førerkort klasse B i forbindelse med revisjonen av EUs tredje førerkortdirektiv, som er under utarbeidelse i 2020.

Samtidig burde det sees på om ordningen med klasse B 96 kan justeres. Dette er en ordning der innehavere av førerkort klasse B kan få tillatelse til å kjøre bil med vekt opptil 3 500 kg med tilhenger på 750 kg, med en totalvekt på 4 250 kg. Tilleggskode 96 blir gitt når man har gjennomført et 7 timers obligatorisk kurs hos godkjent trafikkskole. Det burde sees på om det er mulig med et tillegg i det obligatoriske kurset som kan gjøre det mulig å tillate fritidskjøretøy med totalvekt inntil 4 250 kg på klasse B 96.

Tempo 100-ordningen i Danmark

I både Norge og Sverige kan bobiler i kjøretøygruppe M1 følge skiltet hastighet. Tyskland har satt sin generelle makshastighet til 100 km/t for bobiler. Danmark derimot har en egen ordning hvor bobiler over 3 500 kg må godkjennes for 100 km/t ved at kjøretøyet gjennomgår en kontroll ved godkjent sted i Danmark. Dette er både upraktisk og unødvendig for norskregistrerte bobiler, samt at det påfører bobileiere mer byråkrati å forholde seg til og flere kostnader.

Forslagsstillerne er kjent med at tidligere samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen ga Vegdirektoratet i oppdrag å ta opp spørsmålet med sin danske motpart med mål om å få på plass en gjensidig anerkjennelse av godkjenning av bobiler. Foreløpig har det ikke lyktes å få til en slik avtale, men forslagsstillerne mener det nå må gjøres nye og forsterkede fremstøt for å følge opp arbeidet og endelig få på plass en løsning.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen endre forskrift om engangsavgift på motorvogner § 2-5. Ny hovedregel for definisjon av bil for beregning av engangsavgift skal være at alle kjøretøy som leveres som bil fra fabrikk og har typegodkjenning som bil, skal ha slik avgiftsberegning. Det etableres en egen regel for kjøretøy registrert i andre kjøretøyklasser som senere bygges om til bil. Her må det forutsettes standardkrav og enkeltgodkjenning for å få slik omklassifisering.
2. Stortinget ber regjeringen endre riksregulativet for ferjetakster slik at alle fritidskjøretøy som biler betaler takstgruppe B2.
3. Stortinget ber regjeringen endre AutoPass-regulativet for ferjetakster slik at alle fritidskjøretøy som biler betaler takstgruppe AP1.
4. Stortinget ber regjeringen gjøre nødvendige endringer slik at kjøretøygruppe M1 inkluderes i forhåndsbetalingsklasse 1 for AutoPass-ferjekonto.
5. Stortinget ber regjeringen utvikle dagens regel om at alle biler skal enkeltgodkjennes for registrering i Norge. Dersom det foreligger en typegodkjenning for kjøretøyet, skal dette ansees som tilstrekkelig for å få kjøretøyet registrert som bil.
6. Stortinget ber regjeringen legge til rette for at biler kan øke tillatt totalvekt ved ettermontering av deler utført av andre enn sluttprodusent. Dokumentasjon fra utstyrerprodusent og uavhengig instans skal være tilstrekkelig for å godkjenne økt tillatt totalvekt.
7. Stortinget ber regjeringen legge til rette for flere tømme muligheter for avløpsvann fra biler og campingvogner langs veiene.
8. Stortinget ber regjeringen arbeide for at det tillates å kjøre bil på opptil 4,25 tonn med førerkort klasse B.
9. Stortinget ber regjeringen sørge for en ordning slik at norskregistrerte biler kan gjennomgå godkjenning for den danske Tempo 100-ordningen i Norge.

19. juni 2020

Sylvi Listhaug

Bård Hoksrud

Morten Stordalen

Tor André Johnsen

Erlend Wiborg

