



STORTINGET

Representantforslag 187 S

(2024–2025)

fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve og Morten Stordalen

Dokument 8:187 S (2024–2025)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve og Morten Stordalen om lavere avgifter og enklere regelverk for campingbiler

Til Stortinget

Bakgrunn

Norge er et av landene i Europa med høyest tetthet av campingbiler. Til tross for dette er rammebetingelsene for campingbil i Norge preget av et uoversiktlig regelverk og byråkratisk tungsinn, både teknisk og avgiftsmessig. Forslagsstillerne mener at regelverket må liberaliseres og forenkles. Alle kjøretøy som typegodkjennes som campingbil bør også defineres som campingbil i Norge teknisk og avgiftsmessig. Norge må bruke det nasjonale handlingsrommet innenfor rammen av det felles europeiske regelverket for kjøretøy og førerkort. Det mest praktiske vil være hvilke kjøretøy man kan kjøre med ordinært førerkort klasse B. Det har de siste årene vært gjort flere forenklinger i regelverket for campingbil, som mulighet til å nedregistrere bilens totalvekt uten å teknisk endre kjøretøyet samt at campingbiler over 3 500 kg har fått det samme regelverket for EU-godkjenning som lette biler. Fremskrittspartiet har også fått gjennomslag for at campingbiler skal typegodkjennes på lik linje med andre kjøretøy. Med dette forslaget vil forslagsstillerne fortsette opprydningen i regelverk og avgiftssystemet for campingbiler.

Engangsavgift

Campingbileiere betaler 22 prosent av personbilavgift, men byråkratiske regler gjorde lenge at mange biler som ble levert som campingbil fra produsent, ikke ble godkjent som campingbil i Norge. Dette endret seg da Fremskrittspartiet fikk gjennomslag for at alle kjøretøy som er EU-typegodkjent som campingbil, skulle behandles avgiftsmessig likt.

Det var en forventning om at også mindre campingbiler med slik typegodkjenning skulle omfattes av reglene, men disse ble dessverre utelatt. Konsekvensen er at slike biler defineres som personbil og får en engangsavgift som priser bilene ut av det norske markedet. Forslagsstillerne mener at dette er uholdbart, og at definisjon av campingbil i avgiftsmessig forstand i forskrift om engangsavgift på motorvogner § 2-5 må inkludere de minste campingbilene. Alle kjøretøy som leveres som campingbil fra fabrikk og har typegodkjenning som det, skal omfattes av avgiftsberegningen for campingbil.

Personbiltakst for campingbiler på ferjer

Takstregulativet for ferje gjør at mange campingbileiere ender opp med å betale samme takst som tungtransport. Campingbiler er fritidskjøretøy som benyttes privat og på ferie. De bør ikke ha takster som er like høye som en kommersiell lastebil.

Campingbiler og fritidskjøretøy burde i tillegg kunne forhåndsbetale i ordningen med AutoPass-ferje innenfor forhåndsinnbetalingsklasse 1. Begrunnelsen er også her at dette gjelder fritidsreiser som foretas av privatpersoner. Forslagsstillerne mener det er uhold-

bart å skulle måtte forhåndsbetale fire ganger mer enn for en vanlig personbil.

Tillate campingbil opptil 4 250 kg på førerkort klasse B

Ordinære campingbiler varierer i vekt, og det at førerkort klasse B har en grense på 3 500 kg for kjøretøy, skaper utfordringer. Campingbiler med et tynge utgangspunkt enn 3 500 kg blir ofte «ribbet» utstyrmessig for å spare vekt, slik at de kan nedregistreres.

Når det 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 viser til at det på europeisk nivå jobbes med å få til en endring av vektgrensen på B-førerkort til 4 250 kg som vil omfatte bobiler. Norge bør benytte det nasjonale handlingsrommet man har innenfor det felles europeiske førerkortregelverket til å gjøre en slik tilpasning. Som et nasjonalt unntak bør vektgrensen for ordinært førerkort klasse B økes til 4 250 kg.

Godkjenne økt tillatt totalvekt

Det har blitt mulig å endre totalvekt på bakgrunn av dokumentasjon fra sluttprodusent, men bare på bakgrunn av et CoC-dokument (Certificate of conformity) fra sluttprodusent, eller en utvidet produsentgodkjenning på bakgrunn av TÜV-dokument (laboratorium testet dokumentasjon) fra produsent. Norge godtar ikke annen dokumentasjon enn CoC, eller annen dokumentasjon fra produsent, til tross for at andre europeiske land godtar dokumentasjon fra utstyrsprodusent og dokumentasjon fra uavhengig instans.

Forslagsstillerne mener at reglene for vektendring skal være enkle og oversiktlige. Man bør få godkjent økt tillatt totalvekt på campingbil der delene som brukes, ikke er montert av den som er angitt som sluttprodusent av kjøretøyet. Dokumentasjon fra utstyrsprodusent og uavhengig instans skal være tilstrekkelig for å til-

late økt tillatt totalvekt for kjøretøyet, så lenge dokumentasjonen (laboratorium testet dokumentasjon) følger nasjonale forskrifter som følger EU-direktivene.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

for s l a g:

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, omfattes.
2. Stortinget ber regjeringen endre riksregulativet for ferjetakster slik at alle fritidskjøretøy, som campingbiler, betaler takstgruppe B2.
3. Stortinget ber regjeringen endre AutoPass-regulativet for ferjetakster slik at alle fritidskjøretøy, som campingbiler, betaler takstgruppe AP1.
4. Stortinget ber regjeringen gjøre nødvendige endringer slik at kjøretøygruppe M1 inkluderes i forhåndsinnbetalingsklasse 1 for AutoPASS-ferjekonto.
5. Stortinget ber regjeringen gjennom nødvendige endringer i bilforskriften sørge for at tillatt totalvekt for campingbiler kan økes ved ettermontering av deler utført av andre enn sluttprodusent. Dokumentasjon fra utstyrsprodusent og uavhengig instans skal være tilstrekkelig for å godkjenne økt tillatt totalvekt. Alle deler som må til ved vektoppgradering av kjøretøy, og dokumentasjon fra uavhengig instans forutsettes å oppfylle gjeldende bestemmelser.
6. Stortinget ber regjeringen som et nasjonalt unntak fra det europeiske førerkortdirektivet tillate å kjøre bil på opptil 4,25 tonn med førerkort klasse B.

9. april 2025

Frank Edvard Sve

Morten Stordalen