



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

*Statsråden*

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

20/1923-

5. oktober 2020

**Dokument 8:145 S (2019-2020) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sylvi Listhaug, Bård Hoksrud, Morten Stordalen, Tor André Johnsen og Erlend Wiborg om forenklinger for bobiler i Norge.**

Jeg viser til representantforslag 8:145 S (2019-2020) hvor det fremmes ni konkrete forslag knyttet til bruk av bobiler. Forslag 1 og 5 sorterer under Finansdepartementet og svarene på disse forslagene er derfor utarbeidet av finansministeren.

Innledningsvis vil jeg fremheve at Samferdselsdepartementet er positiv til å vurdere rammevilkårene for bobiler i Norge. Tidlig etter regjeringsskiftet oktober 2013 ble det igangsatt arbeid på mange tema som berører kjøretøytekniske spørsmål, deriblant tema rundt bobiler.

Jeg vil i det følgende kommentere forslagene etter fastsatt nummerering.

**Forslag nr. 1:**

*Stortinget ber regjeringen endre forskrift om engangsavgift på motorvogner §2-5. Ny hovedregel for definisjon av bobil for beregning av engangsavgift skal være at alle kjøretøy som leveres som bobil fra fabrikk og har typegodkjenning som bobil, skal ha slik avgiftsberegning. Det etableres en egen regel for kjøretøy registrert i andre kjøretøyklasser som senere bygges om til bobil. Her må det forutsettes standardkrav og enkeltgodkjenning for å få slik omklassifisering.*

**Svar:**

Campingbiler er en egen avgiftsgruppe i engangsavgiften. Avgiften på campingbiler utgjør 22 pst av avgiften som ville påløpt dersom kjøretøyet hadde blitt registret som personbil. Den

avgiftsmessige behandlingen av campingbiler gjør det nødvendig med regler som skiller campingbiler fra andre kjøretøytyper. Dette er gjort gjennom engangsavgiftsforskriften § 2-5, hvor det blant annet oppstilles krav til sengeplasser, og innvendig takhøyde.

I representantforslaget foreslås å erstatte de konkrete vilkårene i § 2-5 med en regel som definerer campingbil som kjøretøy som leveres som bobil fra fabrikk og er typegodkjent som dette. Kjøretøy som bygges om til bobil skal også kunne anses som bobil, dersom de oppfyller nærmere standardiserte krav og kan enkeltgodkjennes.

Jeg legger til grunn at det fortrinnsvis bør være sammenfall mellom kravene som stilles til typegodkjente campingbiler levert fra fabrikk, og kjøretøy som bygges om til campingbil og så enkeltgodkjennes.

Den avgiftsmessige klassifiseringen av motorvogner bygger på den kjøretøytekniske inndelingen, som igjen er basert på EUs regelverk om godkjenning av kjøretøy (Forordning 2018/858). Det kjøretøytekniske regelverket er ikke utformet med tanke på beskatning, og må derfor suppleres med egne avgiftstekniske definisjoner der det er nødvendig. Dette gjelder blant annet for campingbiler.

Etter reglene om godkjenning av kjøretøy, deles personkjøretøy inn i tre grupper, henholdsvis M1 (personbil), M2 (liten buss) og M3 (stor buss). Det er også oppstilt flere tilleggskoder. Blant annet er det gitt en egen kode for campingbiler under reglene om «Spesial purpose vehicles». Vilkårene for å komme inn under denne koden ligner kravene som stilles til campingbil i engangsavgiftsforskriften, men er mindre detaljerte, og mangler blant annet konkrete krav til takhøyde, og størrelse på sengeplasser.

Campingbiler som leveres fra fabrikk vil gjennomgående være definert som campingbil etter godkjennelsesregelverket. De fleste av disse vil også oppfylle kravene som oppstilles i engangsavgiftsforskriften § 2-5. Det finnes imidlertid enkelte kjøretøy som er definert som campingbil etter godkjennelsesregelverket, men som faller utenfor § 2-5. Dette gjelder i første rekke M1 biler, som er for små til å oppfylle kravene som oppstilles i engangsavgiftsforskriften § 2-5. Disse er henvist til registrering som personbil.

Utfordringen i denne sammenheng er å skille campingbiler med lav avgift fra ordinære personbiler med full avgift. Dette vil måtte skje etter en avveining, men et sted må grensen gå. Finansdepartementet har forelagt spørsmålet om den avgiftsmessige definisjonen av campingbiler kan knyttes opp EUs regelverk for Skattedirektoratet, som igjen har kontaktet Vegdirektoratet. Direktoratene avviser ikke en slik kobling, men påpeker at reglene i godkjenningsregelverket antakeligvis vil måtte suppleres med mer konkretiserte krav for å kunne fungere etter hensikten.

I forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett 2020, fattet Stortinget følgende anmodningsvedtak (vedtak 785):

*«Stortinget ber regjeringen legge frem endringer i regelverk for campingbiler som åpner for at antall sitteplasser kan overstige antall liggeplasser. De øvrige kriteriene justeres ved behov. Stortinget ber regjeringen komme tilbake med forslag til endringer snarest mulig og senest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2021.»*

Som ledd i oppfølgingen av anmodningsvedtaket vil det være naturlig med en gjennomgang av definisjonen av engangsavgiftsforskriften § 2-5, herunder forholdet til regelverket om godkjenning av kjøretøy. Jeg anbefaler at en avventer utfallet av dette arbeidet, før det gjøres konkrete endringer i regelverket.

**Forslag nr. 2 og 3:**

- *Stortinget ber regjeringen endre riksregulativet for ferjetakster slik at alle fritidskjøretøy som bobiler betaler takstgruppe B2.*
- *Stortinget ber regjeringen endre AutoPass-regulativet for ferjetakster slik at alle fritidskjøretøy som bobiler betaler takstgruppe AP1.*

Spørsmål 2 refererer til Riksregulativet for ferjetakster og spørsmål 3 til AutoPASS-regulativet for ferjer. Begge spørsmålene gjelder 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 plassen 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 kjøretøyet lengde og at det ikke oppstår urimeligheter som det tidligere var ved innkreving av bompenger på vei.

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

Eventuell innlemming av alle bobiler i takstgruppen for kjøretøy under 6 m (takstgruppe B2 og AP1) gir rimeligere reiser og dermed inntektsbortfall i ferjekontraktene.

**Forslag nr. 4:**

*Stortinget ber regjeringen gjøre nødvendige endringer slik at kjøretøygruppe M1 inkluderes i forhåndsinnbetalingsklasse 1 for AutoPass-ferjekonto.*

**Svar:**

Det vil gjennom tilpasninger i sentralsystemet for AutoPASS for ferje være teknisk mulig å innlemme kjøretøy i klasse M1 i forskuddsinnbetalingsklasse 1, i funksjonaliteten knyttet til AutoPASS-ferjekonto. En slik endring vil også påvirke kontrollfunksjonaliteten i billettmaskin ved betaling med AutoPASS-ferjekort. Statens vegvesen antar at dette vil kunne løses.

Å inkludere kjøretøygruppe M1 i forhåndsinnbetalingsklasse 1 vil redusere barrieren for trafikanter i kjøretøygruppe M1 til å inngå avtale med forskuddsinnbetaling for å oppnå rabatt. Dette vil dermed gi økt inntektsbortfall i ferjekontraktene.

**Forslag nr. 5:**

*Stortinget ber regjeringen avvike 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.*

**Svar:**

Som det fremgår under svaret på forslag 1 er campingbiler en egen avgiftsgruppe, med lavere avgift enn øvrige personkjøretøy. Dette gjør det nødvendig med regler som skiller campingbiler fra andre kjøretøytyper. Reglene om dette er nedfelt i en egen avgiftsteknisk definisjon i engangsvavgiftsforskriften, og kommer i tillegg til den kjøretøytekniske klassifiseringen.

Dersom den avgiftstekniske definisjonen av campingbil sammenfaller med den kjøretøytekniske, vil det ifølge Vegdirektoratet ikke være behov for enkeltvis vurdering av campingbiler med EU-typegodkjenning. Når det gjelder spørsmålet om å knytte den avgiftsmessige klassifiseringen av campingbiler direkte opp til typegodkjenningen vises det til svaret under forslag 1.

**Forslag nr. 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 utstyrprodusent og uavhengig instans skal være tilstrekkelig for å godkjenne økt tillatt totalvekt.*

**Svar:**

Fabrikanten fastsetter største tekniske totalvekt for et kjøretøy, samt største tekniske akselvekt og tilhengervekt. *Største tekniske vekt* er den største vekten som fabrikanten anser at konstruksjonen av det aktuelle kjøretøyet tåler.

Ved registrering setter myndigheten største tillatte vekt for kjøring på vei. I Norge settes vanligvis tillatte vekt lik største tekniske vekt. Som følge av forskriftsendring som trådte i kraft 1. januar 2016 kan tillatt totalvekt for kjøretøy i gruppe M og N med største totalvekt under 7500 kg settes lavere enn største tekniske vekt.

Dagens bestemmelser angir at det er fabrikanten som fastsetter største tekniske vekter, og gir ingen alternativ til dette ved ombygging. Dersom andre enn fabrikanten av kjøretøyet skal gis mulighet til å garantere for største tekniske vekter, må det gjennomføres en forskriftsendring.

Statens vegvesen er kjent med at noen land aksepterer garantier for økning av største tekniske vekter utstedt av akkrediterte tekniske prøveinstanser, men kjenner ikke detaljene og vilkårene for dette. Dersom det skal være aktuelt å gjennomføre en slik forskriftsendring må dette utredes nærmere, slik at blant annet konsekvensene for trafikksikkerheten belyses.

#### **Forslag nr. 7:**

*Stortinget ber regjeringen legge til rette for flere tømme muligheter for avløpsvann fra bobiler og campingvogner langs veiene.*

#### **Svar:**

Representantforslaget fra stortingsrepresentantene påpeker behov for å legge bedre til rette for tømmeanlegg langs veiene. Som det blir nevnt i forslaget, har kommunene et ansvar for nødvendige anlegg i sin kommune. I dag er det tømmeanlegg på camping- og bobilplasser, men også på steder som energistasjoner og rasteplasser langs veiene<sup>1</sup>.

Statens vegvesen fraråder å legge til rette for tømming av spillvann fra bobiler og campingvogner i tilknytning til døgnhvileplasser for tungtransporten. Trafikk med bobiler og campingvogner på døgnhvileplasser vil representere en sikkerhetsrisiko for førere og passasjerer i disse kjøretøyene, men også for førere av de tunge kjøretøyene som benytter døgnhvileplassene slik det er ment. Samtidig vil slik fritidstrafikk erfaringsmessig begrense tilgjengeligheten for tunge kjøretøy på døgnhvileplassene, og den vil være forstyrrende for førere som gjennomfører lovpålagt hvile der.

Statens vegvesen har de senere årene etablert flere anlegg for tømming av toalett og spillvann fra bobiler og campingvogner langs riksveiene i landet. De aller fleste av disse er lokalisert på eksisterende eller nyetablerte rasteplasser. Videre etablering av slike fasiliteter må sees i sammenheng med ny strategi for bygging av rasteplasser.

I tråd med Granavolden-plattformen har Samferdselsdepartementet bedt Statens vegvesen om å utforme en strategi for bygging av rasteplasser. Dette er blant annet omtalt i Prop. 1 S (2019-2020). Statens vegvesen har, i samarbeid med Nye Veier As og etter innspill fra en rekke ulike aktører, utarbeidet en strategi som nå er oversendt Samferdselsdepartementet.

Strategidokumentet beskriver avstand og minimumskrav for hovedrasteplasser på riksvei. Målet er å tilby riktig kvalitet og frekvens med færre og bedre rasteplasser. Den nye rasteplassstrukturen skal sikre effektiv forvaltning, drift og vedlikehold av rasteplassene.

---

<sup>1</sup> Se f.eks. <https://bobilplassen.no/tommestasjoner>, hentet 2020-09-07.

Rasteplasser skal være attraktive for å motivere til rast og pause og gjennom dette bidra til økt trafiksikkerhet på riksveinettet.

Til våren vil regjeringen legge fram en ny Nasjonal transportplan som vil gjelde fram til 2033. De økonomiske rammene i planen vil ha betydning for hvor fort vi kan utbedre og bygge nye rasteplasser i tråd med strategien.

**Forslag nr. 8:**

*Stortinget ber regjeringen arbeide for at det tillates å kjøre bobil på opptil 4,25 tonn med førerkort klasse B.*

**Svar:**

Som det fremgår av bakgrunnsinformasjonen til forslaget setter dagens EØS-regelverk klare vektgrenser for klasse B. Det er også riktig at Europakommisjonen har igangsatt en evaluering av det gjeldende førerkortdirektivet, men både omfang og tidslinje for videre prosess med en eventuell revisjon av førerkortdirektivet er usikker.

Den generelle 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 i vegtrafikkkonvensjonen, som også 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 bobiler hva gjelder vekt og dimensjoner. Ved å øke vektgrensen vil man åpne for at personbilførere kan kjøre kjøretøy som både i omfang og vekt er svært forskjellig fra de kjøretøyene man har hatt opplæring på, gjennomført førerprøve med og har erfaring fra. Fra et trafiksikkerhetsmessig ståsted vurderes dette til å være svært uheldig. Jeg anser det derfor som lite hensiktsmessig å arbeide for å utvide de generelle vektgrensene for førerkort klasse B for enkelte typer kjøretøy, eksempelvis bobil.

Det er også omtalt muligheter for å arbeide for å etablere en alternativ opplæringsmodell for bobiler med totalvekt inntil 4250 kg, eksempelvis liknende den som er etablert for personbil med tilhenger (B 96). Med særskilte tilpassede kompetansekrav knyttet til den økte vekten kan det sikres nødvendig kompetanse hos førerne. Dette kan dermed framstå som en enklere og billigere ordning for kandidaten. Det er imidlertid usikkert om en slik ordning vil bli mer attraktiv enn eksisterende ordning med å utvide førerkortet til klasse C1, særlig avhengig av utforming av opplæringskrav, og tilgjengelighet 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 den videre prosessen med evaluering og eventuell revisjon av førerkortdirektivet, og vil vurdere hensiktsmessigheten av eventuelle forslag om endringer i førerkortreglene for bobiler.

**Forslag nr. 9:**

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

**Svar:**

Som det fremgår av bakgrunnsinformasjonen gjelder den danske Tempo 100-ordningen bobiler med tillatt totalvekt over 3 500 kg, men ikke over 7 500 kg. Bobiler med tillatt totalvekt ikke over 3 500 kg kan kjøre i skiltet hastighet i Danmark uten noen nærmere godkjenning.

Norskregistrerte bobiler kan få Tempo 100-godkjenning for Danmark ved å fremstille bobilen for en dansk synsvirksomhet og fremvise nødvendig dokumentasjon. Godkjenningen gjelder da, så langt vi kjenner til, i hele bilens levetid.

Norske myndigheter har forespurt danske myndigheter om en ordning for at norskregistrerte bobiler med dokumentasjon fra norsk importør kunne få Tempo-100 godkjenning uten fremstilling for dansk synsvirksomhet. Danske myndigheter svarte negativt på denne forespørselen.

Da vi økte fartsgrensen for kjøring med bobiler i Norge, valgte vi en ordning med nærmere forskriftsfastsatte krav, men uten krav til særskilt godkjenning. Dette særlig for å gjøre det enklere for publikum og myndigheter og redusere de administrative kostnadene ved tiltaket. Med tilbakemeldingen fra danske myndigheter, virker det nødvendig å etablere en godkjenningsordning i Norge som tilsvarende den danske Tempo 100-ordningen for at norske bobiler skal kunne få tempo-100 godkjenning for Danmark. Selve godkjenningsprosessen må gjøres like omfattende som det norske bobiler i dag må igjennom ved danske synsvirksomheter for at den skal anerkjennes av danske myndigheter.

Gevinsten for publikum ved å etablere en slik godkjenningsordning vil dermed være begrenset. Det er også usikkert hvor mange kjøretøy dette vil være aktuelt for. Samtidig vil det påløpe ikke ubetydelige administrative kostnader ved å etablere en slik ordning. Dette er kostnader som vi har villet unngå når vi tillot økt hastighet for bobiler i Norge. Jeg ser det derfor ikke som hensiktsmessig at norske myndigheter skal etablere en slik ordning. Det er ikke urimelig at norske bobileiere som ønsker å nyttiggjøre seg den danske Tempo 100-ordningen fremviser nødvendig dokumentasjon for en dansk synsvirksomhet.

Med hilsen



Knut Arild Hareide

Kopi  
Finansdepartementet  
Statens vegvesen



Transport- og kommunikasjonskomiteen  
her

Vår ref.:  
mlo - sva

Deres ref.:  
2020/2390

Dato:  
24.11.2020

## Dokument 8:145 S (2019–2020) Representantforslag om forenklinger for bobil i Norge

Finanskomiteen viser til transport- og kommunikasjonskomiteens utkast til innstilling datert 17. november 2020 vedrørende Dokument 8:145 S (2019–2020) om forenklinger for bobil i Norge.

Finanskomiteen har ikke bemerkninger til utkastet ut over følgende merknad fra Fremskrittspartiets medlemmer i komiteen:

*Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet* mener at endring av engangsavgiftens definisjon av bobil til å omfatte alle bobiler med slik typegodkjenning vil være en betydelig forenkling og samtidig gi norske bobilkjøpere et like stort modellutvalg som i nabolandene våre. Bobiler som i dag ikke oppfyller den snevre definisjonen i forskrift om engangsavgift ender opp med en så høy avgiftsbelastning at de ikke vil være salgbare i det norske markedet. Det er derfor ikke grunn til å tro at en liberalisering som gjør at alle bobiler får en lik og riktig avgiftsberegning vil påvirke engangsavgiften totalt. *Disse medlemmer* mener også at når forbrukerne får flere valgmuligheter kan bobilsalget øke. En viktig forenkling ved en slik reform av bobildefinisjonen i Norge er at behovet for enkeltgodkjenning av hver enkelt bil vil bortfalle. Typegodkjenningen fra fabrikk vil være den nødvendige dokumentasjonen for førstegangs registrering. Dette vil frigjøre store ressurser hos både trafikkstasjonene og importørene. Det vil videre rydde opp i de problemene mange enkeltpersoner som importerer egen bil opplever med den særnorske definisjonen ved førstegangs registrering av bil.

Med vennlig hilsen

Mudassar Kapur  
komiteleder



