



## Statens vegvesen

**Høringsnotat – Forskrift til endring av forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy, og forskrift av 4 oktober 1994 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr**

*Høring om bruk av små kjennemerker.*

**Vegdirektoratet  
Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
9. oktober 2015**

Postadresse  
Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

Telefon: 02030  
Telefaks: 22 07 37 68  
firmapost@vegvesen.no  
  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Brynsengfarete 6A  
0667 OSLO

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Båtsfjordveien 18  
9815 VADSØ  
Telefon: 78 94 15 50  
Telefaks: 78 95 33 52

## 1. Innledning

Vegdirektoratet sender på oppdrag fra Samferdselsdepartementet forslag til forskrift om endring av forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (bruksforskriften) kapittel 2 § 2-13 og forskrift av 4. oktober 1994 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) kapittel 39 § 39-11. Forslaget til endring gjelder bruken av små kjennemerker på biler.

## 2. Høringsfrist

Vegdirektoratet foreslår at endringsforskriften trer i kraft 1. januar 2017.

Høringsfristen er 31. juli 2016.

## 3. Bakgrunnen for forslaget

Bakgrunnen for forslaget er et ønske om at bileiere kan få bruke små kjennemerker på biler som ikke har nok plass til å montere det store norske kjennemerket på en enkel måte. Kjennemerkene er av den samme typen som var tillatt i perioden 2001 til 2008. Dette gjelder først og fremst amerikanske biler og enkelte sportsbiler.

Ordningen skal som et utgangspunkt være åpen for alle som av ulike årsaker har behov for små kjennemerker på bilen. Vi foreslår at ordningen skal gjelde både biler som registreres første gang i Norge, og norske biler som er registrert tidligere. I hvert tilfelle skal Statens vegvesen gjøre en behovsprøving før det kan fattes vedtak om å tildele små kjennemerker. Ordningen er ment å løse problemene for de bilene som er konstruert slik at det er vanskelig å montere og bruke store kjennemerker. I praksis må bilen vises fram på en trafikkstasjon som i hvert enkelt tilfelle fatter vedtak etter søknad om tildeling av lite kjennemerke.

Størrelsen på små kjennemerker fremgår av bruksforskriften § 2-13 første ledd bokstav c) og d) og kjøretøyforskriften § 39-10 1.3 og 1.4;

c) Lite smalt kjennemerke skal være 30,3 cm bredt og 8,5 cm høyt.

d) Lite høyt kjennemerke skal være 22 cm bredt og 15,2 cm høyt.

## 4. Bruk av små kjennemerker på bil i Norge

Før 2001 var det ikke tillatt å bruke små kjennemerker i Norge, men fra 1. oktober 2001 ble det i enkelte tilfeller adgang til å montere lite kjennemerke på bil.

Ordlyden fra 2001 var;

*«Bil som originalt ikke har plass for stort kjennemerke på det stedet fabrikanten har avsatt for dette, kan bruke lite kjennemerke, smalt eller høyt. Dersom slik bil originalt har plass til stort kjennemerke foran eller bak der fabrikanten har avsatt plass til dette, skal slikt kjennemerke brukes der»<sup>1</sup>.*

I 2005<sup>2</sup> ble bestemmelsen endret til at det kun var adgang til å benytte lite kjennemerke bak. Bestemmelsens ordlyd ble endret til følgende:

*«Bil kan benytte lite kjennemerke bak, dersom det fra fabrikanten ikke er avsatt plass nok til stort kjennemerke.»<sup>3</sup>*

1. oktober 2008 ble bestemmelsen endret til at det ikke lenger er tillatt å bruke lite kjennemerke verken foran eller bak. Det fremgår av kjøretøyforskriften § 39-11 nr. 1 og bruksforskriften § 2-13 annet ledd at *«Bil skal ha store kjennemerker. De kan være smale eller høye»*. Endringen ble ikke gitt tilbakevirkende kraft, slik at biler som ble tildelt lite kjennemerke før 1. oktober 2008, fikk beholde disse dersom det ikke var åpenbart at de var blitt tildelt ved en feil fortolkning av regelverket. Dette er tatt inn i kjøretøyforskriften § 39-11 tredje og femte ledd:

*«For lite kjennemerke tildelt 31. mai 2005 eller senere, men før 1. oktober 2008 gjelder følgende forutsatt at dette er anmerket i vognkortet; bil kan benytte lite kjennemerke bak, dersom det fra fabrikanten ikke er avsatt plass nok til stort kjennemerke».*

*«For lite kjennemerke tildelt før 31. mai 2005 gjelder følgende forutsatt at dette er anmerket i vognkortet; bil som originalt ikke har plass nok for stort kjennemerke på det stedet fabrikanten har avsatt for dette kan bruke lite kjennemerke, smalt eller høyt. Dersom slik bil originalt har plass til stort kjennemerke foran eller bak der fabrikanten har avsatt plass til dette, skal slikt kjennemerke brukes der».*

I følge opplysninger hentet fra Det sentrale motorvognregisteret ble det utstedt cirka 7000 små kjennemerker i perioden 2001-2008.

<sup>1</sup> Kjøretøyforskriften § 39-9 nr. 1 tredje ledd

<sup>2</sup> Endringen trådte i kraft 31. mai 2005

<sup>3</sup> Kjøretøyforskriften § 39-10 nr. 1 tredje ledd

## 5. Dagens regelverk

I dag skal biler ha store kjennemerker. Dette følger av bruksforskriften § 2-13 annet ledd bokstav a):

*For bil som tildeles kjennemerke 01.09.2015 eller senere gjelder følgende:*

- a) *Bil skal ha store kjennemerker. De kan være smale eller høye*

Det følger videre av tredje ledd:

*For bil som er registrert for første gang, som bytter kjennemerker eller er tildelt kjennemerke før 15. september 2012 gjelder kjøretøysforskriftens kapittel 39.*

Av kjøretøysforskriften § 39-11 nr. 1 følger det at; «*Bil skal ha store kjennemerker. De kan være smale eller høye.*»

## 6. Den praktiske gjennomføringen av forslaget

På noen biler, særlig amerikanske, har ikke fabrikanten satt av nok plass til store norske kjennemerker. Flere bileiere velger alternative løsninger for plassering av kjennemerkene. For å få kjennemerkene montert på bilen hender det at kjennemerkene blir bøyd, kuttet eller tilpasset med braketter eller lignende. Tilpasninger i form av at kjennemerker kuttes eller bøyes slik at utseende endres, er ikke en praksis vi ønsker.

Erfaringer fra perioden 2001 til 2008 viste at vedtak om tildeling av lite kjennemerke ble basert på ulike oppfatninger av hvordan regelverket skulle tolkes. Årsaken til dette lå hovedsakelig i at bilprodusentene har og har hatt svært mange ulike løsninger for plassering av kjennemerke, og at det ikke er mulig å dekke alle løsningene eksakt i en forskriftstekst.

Resultatet av dette var at like saker ble behandlet ulikt, og det var forskjeller ved behandling av sammenlignbare saker. Dette var ikke forsvarlig saksbehandling og var en av grunnene til at ordningen med bruk av små kjennemerker ble avvirket i 2008.

Innføringen av små kjennemerker gir oss utfordringer fordi AutoPass og Automatisk trafikkontroll (ATK) kan få vanskeligheter med å lese de små kjennemerkene. Dette er noen av årsakene til at vi må ha begrensninger i hvem som kan få tildelt små kjennemerker.

Vegdirektoratet foreslår at følgende retningslinjer legges til grunn knyttet til en ordning med tildeling av lite kjennemerke til bil:

- Alle biler som har en EF-typegodkjenning kan ikke tildeles lite kjennemerke.

Det er i dag kun EU-regelverk, (direktiv 70/222/EØF/, erstattet av forordning 1003/2010), som gir bestemmelser om hvilken plass som skal avsettes for kjennemerke bak på bil. Disse bestemmelsene gjelder altså ikke størrelsen på det fysiske kjennemerket, men plassen som skal settes av for kjennemerket.

Foran på bilen står i utgangspunktet hvert enkelt EU- eller EØS-land fritt til å bestemme størrelsen på kjennemerket. Italia og Sveits har for eksempel små kjennemerker foran på bilene. I de øvrige europeiske landene er det store kjennemerker også foran på bilen. I tilfeller hvor EF-typegodkjente biler er konstruert for lite kjennemerke foran i utgangspunktet, har produsentene laget løsninger som gjør at stort kjennemerke enkelt kan monteres foran likevel.

Vegdirektoratet vurderer det derfor slik at det på EF-typegodkjente biler ikke vil være problematisk å få montert stort kjennemerke både foran og bak, og foreslår derfor at slike biler ikke skal kunne tildeles lite kjennemerke.

- Ordningen skal gjelde både biler som førstegangsregistreres i Norge og biler som er registrert i Norge.
- Det kan kun tildeles og brukes lite kjennemerke i utførelse fastsatt av Vegdirektoratet, produsert av den leverandør Statens vegvesen til enhver tid har avtale med.

Vegdirektoratet foreslår altså å begrense denne ordningen til at kun lite kjennemerke med dagens (og eventuelt fremtidig) utseende kan tildeles og brukes. Dette betyr at små kjennemerker med utseende og utførelse tilsvarende tidligere registreringsordninger ikke tilbys som en del av denne ordningen. Små kjennemerker i den størrelse og den utforming som nå vurderes tillatt brukt, fantes ikke i de tidligere registreringsordningene. Vi ønsker derfor ikke å tillate bruk av små kjennemerker i «gammel» utførelse.

Vi vil påpeke at når det gjelder tidligere registreringsordninger er det i dag, dersom det er et veterankjøretøy, anledning til å benytte kjennemerker med utførelse fra den relevante tidsperioden. Dette regelverket vil opprettholdes.

- På enkelte biler er plass for kjennemerke avsatt på et sted som ikke er i samsvar med norsk regelverk eller EU-regelverk. Dette gjelder som eksempel tilfeller hvor avsatt plass til kjennemerke bak er på høyre side av bilen. Da kjennemerket uansett ikke kan monteres der hvor fabrikanten har avsatt plass, vil det heller ikke være aktuelt å vurdere vilkårene for tildeling av lite kjennemerke nettopp på denne plassen. I slike tilfeller må kjennemerkeplasseringen gjennomføres i henhold til gjeldende regelverk, og en eventuell vurdering knyttet til tildeling av lite kjennemerke gjøres deretter, dersom søknad om dette mottas.
- Dersom en bil har blitt tildelt lite kjennemerke, skal det være mulig å bytte dette til et tidsriktig kjennemerke dersom dette er ønskelig og innenfor regelverket beskrevet i bruksforskriften § 2-15 til § 2-18.

- Det skal foretas separate vurderinger både foran og bak på bilen av hvorvidt vilkårene for tildeling av lite kjennemerke er til stede.

Hensikten med å tillate lite kjennemerke er at montering og plassering av kjennemerke i minst mulig grad skal skape problemer for bileier ved registrering og bruk av bilen. Vegdirektoratet er derfor av den oppfatning at plassbegrepet skal tolkes vidt.

I følgende tilfeller mener Vegdirektoratet at det kan vurderes å tildele lite kjennemerke:

- Det er fra fabrikantens side ikke originalt avsatt nok plass til stort norsk kjennemerke
- Det må foretas modifikasjoner/tilpasninger av bilen for å få montert stort kjennemerke
- Stort kjennemerke vil være til hinder for normal bruk av bilen.

Aktuelle eksempler på ovennevnte vil kunne være følgende (listen er ikke uttømmende):

- Stort kjennemerke gjør det vanskelig å åpne bagasjeluken
- Det store kjennemerkets avstand til bakken blir ved montering mindre enn den avstand regelverket tillater, samtidig som det vil kunne være fare for at kjennemerket ved kjøring tar ned i bakken
- Kjennemerkebelysningen må flyttes eller modifiseres
- Stort kjennemerke hindrer normal drivstoffpåfylling
- Stort kjennemerke hindrer kjøling av motoren
- Stort kjennemerke bak vanskeliggjør montering av tilhengerfeste.

Rene estetiske forhold er ikke grunnlag for å tildele lite kjennemerke.

Vegdirektoratet er videre av den oppfatning at dersom det er tvilstilfeller skal tvilen komme bileier til gode, det vil si at Statens vegvesens praksis ved behandling av slike saker ikke skal baseres på strenge fortolkninger av regelverk og rutiner.

#### Kjennemerkehåndtering:

Kjennemerkehåndtering innebærer håndtering av et fysisk objekt. Et kjennemerke bestilles, produseres, lagres, tildeles og utleveres ved registrering og innleveres ved avregistrering. Dette betyr at kunden som hovedregel må møte opp på trafikkstasjonen for å få gjennomført sitt ærend. (Som et alternativ kan, dersom vilkårene for dette er tilstede, kjennemerkene sendes til/fra trafikkstasjonen per post.)

Proessen knyttet til tildeling av lite kjennemerke betinger derfor minimum ett oppmøte på trafikkstasjonen, men i de fleste tilfeller to. Det første oppmøtet er ved gjennomføring av hallkontroll, hvor trafikkstasjonen skal vurdere om vilkårene for å få tildelt lite kjennemerke er tilstede. Det andre oppmøtet vil være ved utlevering av de små kjennemerkene, og eventuelt innlevering av de store kjennemerkene som nå er på bilen. Basert på dagens regler for kjennemerkehåndtering er dette en prosess som er vanskelig å få gjennomført uten å møte opp på trafikkstasjonen minimum en gang. Vi ser at dette kan virke lite effektivt, men har per i dag ikke alternative løsninger å tilby verken ved førstegangsregistrering eller ved bytte fra stort til lite kjennemerke.

Små kjennemerker skal ikke lagerføres av trafikkstasjonene. Dersom små kjennemerker skal lagerføres vil dette bety at trafikkstasjonene må lagerføre flere varianter av kjennemerker. Totalt fem nye artikler må lagerføres for å tilfredsstille alle aktuelle varianter (LS (lite smalt), LH (lite høyt), LH/LH, LS/LS, LS/LH). Disse vil også kun være aktuelle å tildele biler ved førstegangsregistreringer. Ved bytte fra store til små kjennemerker (registrerte biler) vil det uansett være nødvendig å bestille erstatningskjennemerker, da nåværende tegnkombinasjonen skal beholdes.

I praksis betyr dette at små kjennemerker må bestilles fra kjennemerkeprodusent som erstatningskjennemerke. Dette gjelder både ved førstegangsregistrering i Norge og ved bytte fra stort til lite kjennemerke. Ved førstegangsregistrering må bileier betale for de store kjennemerker som blir tildelt, samt for de små kjennemerkene som spesielt bestilles. Det/de store kjennemerket (ene) skal være innlevert til trafikkstasjonen før det/de lille/små kjennemerket (ene) kan utleveres.

#### Vognkort:

Ved tildeling av lite kjennemerke oppdateres disse opplysningene i motorvognregisteret, og tildelingen legges inn som en vognkortanmerkning. Nytt vognkort utstedes. I henhold til bruksforskriften § 2-8 skal tidligere utstedt vognkort innleveres før nytt vognkort utleveres. Vognkort del 2, alternativt en tapsmelding dersom vognkortet er mistet, må derfor innleveres til trafikkstasjonen før nytt vognkort utstedes.

### **7. Automatisk trafikk kontroll (ATK)**

Vi har mange fotobokser knyttet til Automatisk trafikk kontroll (ATK) ute på veiene. Fotoboksene tar bilder av kjøretøy som kjører for fort, både på bestemte punkt og over strekninger (streknings-ATK). Inne i fotoboksene sitter kamerautstyr bestående av et kamera, en blits og en styringsenhet. Kamerautstyret er utviklet av Statens vegvesen siden oppstart av ATK-prosjektet på slutten av 80-tallet. Komponentene i kamerautstyret er av meget høy kvalitet som igjen gjør at de har en relativt lang levetid på syv år. Det betyr at vi i dag har inntil syv år gammelt kamerautstyr ute langs veiene. Utviklingen av kamerautstyret går fort og for hver generasjon nye kameraer blir bildekvaliteten langt bedre.

Etter testing av systemet ved lesing av små kjennemerker er konklusjonen at disse vil skape problemer for dagens ATK-system. Dette gjelder både punkt-ATK og streknings-ATK. Hovedårsaken til problemene er at bokstavtykkelsen nesten er halvert. Resultatet blir da lettere

overeksponerte bilder. Lyset som reflekteres fra blitsen smører bokstavene utover og gjør dem uleselige. I tillegg er kjennemerkene mer retroreflekterende enn tidligere, slik at mere lys blir reflektert og problemet med overeksponering forverres. En ikke ubetydelig del av fotoboksene vil ha problemer med å ta gode nok bilder av de små kjennemerkene.

For å løse dette problemet må det installeres nye og bedre kameraer. Det fører til kostnader til utvikling og innkjøp av kamerautstyr. Stykkprisen på de aktuelle kameraene er 145 000 kroner. I tillegg regner vi med en merkostnad på 100 000 kroner for nødvendig utstyr som linse, filter og arbeid. Dette gir en total kostnad per kamera på cirka 300 000 kroner.

Dersom utfordringene med små kjennemerker ikke kompenseres med nytt kamerautstyr vil bidraget ATK har i Statens vegvesens trafikksikkerhetsarbeid reduseres.

## **8. AutoPASS (bompenger)**

Innføring av små kjennemerker berører to delsystem av AutoPASS-systemet, vegkantutstyret og sentralsystemet. Vegkantutstyret består av to hovedkomponenter som benyttes for identifisering av kjøretøy ved passering, fotokamera og avlesningsutstyr for betalingsenheten. Passeringer som ikke blir identifisert ved hjelp av en gyldig brikkeavlesning og avtale sendes til sentralsystemet for identifisering basert på bilder. Ved å ha to identifikatorer ved passering har AutoPASS som system en høy grad av automatisk identifisering. Passeringer som ikke blir identifisert i den automatiske blir behandlet manuelt der bildet er utgangspunktet for identifisering.

For AutoPASS-systemet vil de foreslåtte kjennemerkene møte mange av de samme utfordringene som ATK. I de tilfeller kjøretøyet har gyldig brikke/avtale vil identifisering kunne gjennomføres, men det vil alltid være en fordel å ha en redundant løsning ved for eksempel bilde for å sikre to mulige identifiseringsmetoder for kjøretøyet. Dette som følge av at det er en del forhold som kan medføre at betalingsenheten ikke lar seg lese likevel. Vegdirektoratet har sett på hvilke deler av AutoPASS som blir berørt og kan forbedres ved tiltak i forkant av en eventuell innføring av små kjennemerker.

### Vegkantutstyret

Det vil være store kostnader forbundet med å oppgradere vegkantutstyr for å øke kvaliteten og oppløsningen på bildene. Selv etter en slik oppgradering er det utfordringer med å få automatisk gjenkjenning av små kjennemerker i avlesning på vegkant og i sentralsystemet.

### Sentralsystemet CS Norge (CSN)

Det finnes løsninger for å gjenkjenne små kjennemerker automatisk uten å bytte ut størstedelen av vegkantutstyret. Flere leverandører har teknologi som bygger på identifisering av skiltet, ikke hvert enkelt tegn som dagens løsning er basert på. Når registreringsnummer identifiseres kan det benyttes som sammenligningsgrunnlag mot nye videopasseringer.

Dette kan utvikles og implementeres i CSN som en egen modul (fingerprinting), og vil ta hensyn til leste skilt og over tid forbedre leseraten for vanskelig lesbare skilt. Teknologien er per nå ikke testet i CSN og det kan derfor ikke sies noe om hvor høy leserate som kan oppnås med systemet.

Innføringen av en slik modul vil medføre en engangskostnad ved implementering og en løpende kostnad knyttet til antall bilder som behandles i systemet. Et grovt estimat på de løpende kostnadene vil ligge et sted mellom 10 og 20 millioner kroner per år.

### Manuell lesing av kjennemerkene

Manuell lesing av kjennemerker gjøres i dagens situasjon for unntakstilfeller, der verken betalingsenheten eller bildet har blitt automatisk identifisert. Prosessen er i dag operativ og effektiv for bomselskapene. Forutsatt at det ikke blir en vesentlig økning i bildemengde med de nye kjennemerkene vil dette kunne håndteres uten store investeringskostnader. Det vil alltid være en total mengde av bilder som er styrende for om en investering på veikant eller i sentralsystemet er mest hensiktsmessig. I denne sammenheng vil for eksempel personlige kjennemerker, og små kjennemerker være med å påvirke antallet og dermed beslutningen.

### Oppsummering

Vegdirektoratet mener det er økonomisk mest forsvarlig at passeringene identifiseres manuelt fordi det dreier seg om et mindre antall bilder. Det er store kostnader og usikkerhet knyttet til effektiviteten av å utvikle løsninger som gjør at de kan leses automatisk. Manuell lesing forutsetter en begrenset mengde passeringer med slike kjennemerker og dette må evalueres jevnlig etter en innføring små kjennemerker.

## **9. Krav til bombrikke**

Vegdirektoratet foreslår å sette vilkår om elektronisk betalingsenhet (bombrikke) ved tildeling av små kjennemerker. Vilkåret om bombrikke ved tildeling av små kjennemerker vil være med på å sikre at kjøretøyene kan identifiseres ved bompasseringer. Vi vil i utgangspunktet stille krav om bombrikke som et forvaltningsvilkår. På noe sikt vil vi også foreslå å forankre et krav om bombrikke for kjøretøy med små kjennemerker i lov.

Et påbud om bombrikke er i utgangspunktet å anse som en byrde som staten legger på eierne av kjøretøy som skal få små kjennemerker. For å kunne ilegge en slik byrde må vi i utgangspunktet ha hjemmel i lov. Forvaltningen har imidlertid adgang til å sette vilkår med plikter når det gjelder en begunstigende tillatelse så lenge vilkårene har en saklig sammenheng med begunstigelsen og vilkåret ikke er uforholdsmessig tyngende.

Vegdirektoratet mener at det er en saklig sammenheng mellom tildeling av lite kjennemerke og vilkår om pliktig bombrikke fordi det er med å sikre identifiseringen av kjøretøyet. I henhold til vegtrafikkloven må man registrere og sette kjennemerker på kjøretøy ved bruk på offentlig vei. Dette gir myndighetene en mulighet til ha oversikt over og kontrollere motorvognparken. Det heter blant annet i Ot.prp.nr. 23 (1964-1965) at: «Dels må man ha dette av alminnelige kontrollhensyn, og dels av hensyn til behovet for opplysninger og oversikt for de statsmyndigheter (foruten trafikkmyndighetene) som har interesse av motorvognparken, særlig avgifts- og skattemyndighetene og de militære myndigheter.»

En slik kontrollmulighet forutsetter at det enkelte kjøretøyet kan identifiseres. Identifiseringen skjer i hovedsak med hjelp av kjennemerkene. Dersom kjennemerket blir vanskeligere å lese blir identifiseringen også vanskeligere. Innføring av pliktig elektronisk betalingsenhet ved tildeling av lite kjennemerke er med på å sikre identifiseringen av kjøretøyet ved bomplasseringer.

Vegdirektoratet mener det ikke er uforholdsmessig tyngende å stille vilkår om bombrikke ved tildeling av små kjennemerker. Dersom kjøretøyeierne blir pålagt å ha avtale om bombrikke ved tildeling av lite kjennemerke sikrer vi at kjøretøyeieren betaler den lovpålagte bomavgiften, jf. forskrift 30. april 2002 nr. 678 om betaling av bomavgift og tilleggsavgift. Vi holder også fram at det ikke koster noe å inngå slike avtaler. Det er selve bruken, altså det å kjøre gjennom en bom, som utløser plikten til å betale. Vilkåret fører dermed ikke til kostnader for bileierne som ikke allerede har hjemmel i loven. Vegdirektoratet viser i tillegg at det vil være uheldig å lage et regelverk som gjør det mulig å omgå reglene om bomavgift.

Selv om Vegdirektoratet kan stille krav om bombrikke ved tildeling av små kjennemerker som et forvaltningsvilkår, ønsker vi å forankre kravet om bombrikke også i lovhjemmel på noe sikt. I forbindelse med innføringen av obligatorisk elektronisk betalingsenhet for kjøretøy over 3500 kg ble det vurdert om hjemmelen skulle plasseres i vegtrafikkloven eller i vegloven. Bestemmelsen ble plassert i vegtrafikkloven. Av hensyn til sammenheng og innbyrdes logikk i lovgivingen mener vi at det er mest naturlig å plassere en fremtidig påbud om obligatorisk elektronisk betalingsenhet i samme bestemmelse i vegtrafikkloven.

#### Overgangsordninger for kjøretøy som allerede har lite kjennemerke

Noen kjøretøy ble i perioden 2001-2008 tildelt lite kjennemerke. Disse er ikke omfattet av dette kravet til bombrikke i den aktuelle forskriftsendringen. Den vil kun omfatte nye tildelinger av små kjennemerker. Når vi på noe sikt vil forankre kravet til bombrikke i loven foreslår vi at kjøretøyene som fikk små kjennemerker i 2001 til 2008 også skal omfattes av kravet til bombrikke. Vi vil da anbefale en overgangsordning som sikrer at kjøretøyeierne har tid til å tilpasse seg til kravet om bombrikke.

### **10. Økonomiske og administrative konsekvenser**

Vegdirektoratet regner med økt pågang hos trafikkstasjonene ved at det må bestilles time for å få vurdert tildeling av lite kjennemerke. Dette gjelder spesielt kjøretøy som i dag har stort kjennemerke, men som kan oppfylle de nye vilkårene for små kjennemerker. Dette fører også til økt saksbehandling på trafikkstasjonene.

Ved førstegangsregistrering må bileier betale for to sett med kjennemerker. Det ordinære kjennemerket i stor størrelse som er lagerført og blir tildelt via logikk i Autoreg<sup>4</sup>, og de små erstatningskjennemerkene som blir bestilt etter tildelingsvedtaket fra trafikkstasjonen.

Dette foreslår vi for at trafikkstasjonene ikke skal måtte lagerføre små kjennemerker. Vi regner med at antallet kjøretøy som registreres for første gang, og som oppfyller vilkårene for å få tildelt lite kjennemerker, er så lavt at der ikke forsvarer lagerføring av små kjennemerker.

Investeringskostnader ved eventuelle innkjøp av nye kameraer til bruk i Automatisk trafikkontroll og AutoPASS kommer i tillegg.

### **11. Behov for systemendringer**

Forslaget vil medføre behov for mindre systemendringer som gjør det mulig å tildele lite kjennemerke til bil. Dette er endringer som må gjøres i Autosys motorvognregister, Autosys<sup>5</sup> enkeltgodkjennning og Autoreg. I disse systemene er det i dag ikke lagt til rette for at lite kjennemerke kan tildeles bil.

ANPR<sup>6</sup> kan lese små kjennemerker og det vil ikke være behov for endringer av systemet ved innføring av små kjennemerker.

<sup>4</sup> Datasystem som brukes ved bestilling og tildeling av kjennemerke

<sup>5</sup> Datasystem som brukes ved godkjennning av kjøretøy

<sup>6</sup> Automatic number plate recognition

## **12. Endringsbestemmelsene**

### Bruksforskriften § 2-13 annet ledd

I forslag til ny utforming av bestemmelse er nåværende bokstav b og c forskjøvet slik at de nå er bokstav c og d, se vedlegg 2.

I forslaget til ny bestemmelse i bruksforskriften § 2-13 andre ledd er datoen for når bestemmelsen trådte i kraft tatt ut. Begrunnelsen for dette er at det i en overgangsperiode (16. september 2012 til 1. september 2015) ikke har vært regulert i forskrift hvilken størrelse det skal være på kjennemerkene på bil. Bestemmelsen skulle egentlig videreføres i forskrift av 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil idet bestemmelsen som tidligere var plassert i kjøretøysforskriften § 39-11 kun gjelder til 15. september 2012. Ved en inkurie ble ikke bestemmelsen videreført. Praxis har imidlertid vært den samme som før 15. september 2012 i perioden fra 16. september 2012 til 1. september 2015. Det er videre heller ikke foretatt noen endringer i forskriftsteksten slik den i dag er inntatt i bruksforskriften § 2-13. En løsning som forespeilet må videre sies å være den mest riktige for å sikre at alle kjøretøyeiere lett skal finne frem til hvilken forskrift som gjelder deres kjøretøy dersom de ønsker å søke om lite kjennemerke. Regelen om lite kjennemerke skal gjelde alle biler uavhengig av registreringstidspunkt og vil ved en slik endring sikre at dette tydelig fremgår av regelverket.

### Kjøretøysforskriften § 39-11 nr. 1

§ 39-11 gjelder for bil og tilhenger til bil som er registrert for første gang, som bytter kjennemerker eller er tildelt kjennemerke før 15. september 2012. Innføring av lite kjennemerke forutsetter derfor følgelig også endringer i denne forskriften.

I forslaget forslås det at det tas inn et nytt annet ledd i bestemmelsen. Dette medfører at alle ledd i nr. 1 etter første ledd blir forskjøvet nedover, se vedlegg 3.