



Statens vegvesen

Vedlegg – Høringsoppsummering og vedtatte endringsforskrifter

Forskrift om endring i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy, forskrift 1. april 1974 nr. 3 om trafikktrygd, forskrift 14. februar 2018 nr. 230 om gebyr for uforsikret motorvogn samt forskrift 26. mars 2021 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen.

Trafikant og kjøretøy
Kjøretøy
21. mars 2022
Vår ref.: 21/101057

Innholdsfortegnelse

Innledning	4
Del I – Oppsummering av høringsuttalelser med kommentarer	6
1 Påregistrering og avregistrering	6
1.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst	6
1.2 Høringsinnspill	6
1.3 Statens vegvesens vurderinger	7
1.3.1 Registrering	7
1.3.2 Hvem som kan avregistrere	8
1.3.3 Leasing	8
1.3.4 Markering av avregistrerte kjøretøy	9
2 Gebyr	9
2.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst	9
2.2 Høringsinnspill	9
2.2.1 Valg av gebyr som sanksjonsmetode	9
2.2.2 Hvem som skal ilegges gebyr	10
2.2.3 Gebyrets størrelse	10
2.3 Statens vegvesens vurderinger	10
2.3.1 Valg av gebyr som sanksjonsmetode	10
2.3.2 Hvem som skal ilegges gebyr	12
2.3.3 Gebyrets størrelse	12
2.3.4 Vektårsavgift	12
3 Kontroll og risiko for økt bruk av avregistrerte kjøretøy	13
3.1 Høringsinnspill	13
3.2 Statens vegvesens vurderinger	15
4 Oppbevaring av kjennemerker hos Statens vegvesen	16
4.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst	16
4.2 Høringsinnspill	16
4.3 Statens vegvesens vurderinger	16
5 Bilansvarsloven og forsikring	17
5.1 Høringsinnspill	17
5.2 Statens vegvesens vurderinger	18

5.2.1	Skade på tredjeperson	18
5.2.2	Bilansvarsloven	18
5.2.3	Forsikring.....	21
5.2.4	Nytt motorvognforsikringsdirektiv	21
5.2.5	Forsikringsavtaleloven og karenstid	22
6	Andre endringer etter høringen.....	22
6.1	Oppsummert	22
6.2	Innlevering av kjennemerker for å avregistrere.....	23
6.3	Kjøretøy med flere eiere	23
7	Avsluttende kommentar	24
Del II – Endringsforskrifter.....		25

Høringsoppsummering – Forskrift om endring i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy, forskrift 1. april 1974 nr. 3 om trafikktrygd, forskrift 14. februar 2018 nr. 230 om gebyr for uforsikret motorvogn samt forskrift 26. mars 2021 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen.

Innledning

Statens vegvesen sendte den 8. juni 2021 på høring forslag om en ordning der kjennemerkene forblir påmontert kjøretøy ved frivillig midlertidig avregistrering. Endringene foreslås tatt inn i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (bruksforskriften), forskrift 1. april 1974 nr. 3 om trafikktrygd, forskrift 14. februar 2018 nr. 230 om gebyr for uforsikret motorvogn samt forskrift 26. mars 2021 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen.

Høringsfristen ble satt til 9. september 2021. Liste over høringsinstansene er vedlagt høringen. Høringen ble gjort tilgjengelig for offentligheten på www.vegvesen.no.

Statens vegvesen har mottatt 110 høringsinnspill.

Følgende instanser har avgitt høringsinnspill «Ingen merknader»:

Kunnskapsdepartementet
Helse- og omsorgsdepartementet
Justis- og beredskapsdepartementet
Utenriksdepartementet

Følgende instanser har avgitt uttalelse med merknader:

NHO Transport
Viken fylkeskommune
Amcar
Skatteetaten
Tolletaten
Vy Buss
Kongelig Norsk Automobilklubb
Trøndelag fylkeskommune
Traktor- og Landbruksmaskinimportørenes Forening, Norges Bondelag og Norsk Landbruksrådgiving
Klubb Alfa Romeo Norge
Norsk Motorcykel Union
Norpark – Norges Parkeringsforening
Politidirektoratet
Utrykningspolitiet (UP)
Oslo politidistrikt

*Øst politidistrikt
Finansieringsselskapenes forening
Norges Trafikkskoleforbund
Norges lastebileierforbund
Finans Norge*

Det har i tillegg kommet 85 høringsinnspill fra privatpersoner. Av disse var 78 utelukkende positive til forslaget.

Flertallet av høringsinnspillene har vært positive til den foreslåtte endringen. Det har også kommet noen endringsforslag og merknader. Disse vil bli gjennomgått i del I av høringsoppsummeringen sammen med kommentarer fra Statens vegvesen. Vi har valgt å gå gjennom kommentarene og endringsforslagene etter hvilket tema de omhandler. I del II er fastsatt endringsforskrift til forskrift om bruk av kjøretøy, forskrift 1. april 1974 nr. 3 om trafikktrygd, forskrift 14. februar 2018 nr. 230 om gebyr for uforsikret motorvogn samt forskrift 26. mars 2021 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen vedlagt. Her fremgår alle forskriftsendringene slik de har blitt vedtatt.

Del I – Oppsummering av høringsuttalelser med kommentarer

1 Påregistrering og avregistrering

1.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

Endringer i bruksforskriften:

§ 2–29 fjerde ledd skal lyde:

«(4) Første ledd gjelder også når kjøretøyet registreres på samme eier(e) etter å ha vært midlertidig avregistrert. Eier(e) som ikke bruker Statens vegvesens digitale løsninger må legitimere seg ved oppmøte.»

§ 2–31 skal lyde:

«§ 2–31. Vilkår for midlertidig avregistrering

1) Kjøretøy anses midlertidig avregistrert når

a) kjøretøyets eier(e) eller Statens vegvesen ved henvendelse fra eier(e) avmerker det som avregistrert i Kjøretøyregisteret. Eier(e) som ikke bruker Statens vegvesens digitale løsninger må legitimere seg ved oppmøte.

b) politiet, tollvesenet eller Statens vegvesen inndrar kjennemerkene eller

c) kjennemerkene er inndratt som følge av vedtak om bruksforbud og inndragning av kjennemerkene skjer med hjemmel i vegtrafikkloven § 36 nr. 3, og/eller bilansvarslova § 19 jf. forskrift om trafikktrygd mv. § 7, anses avregistreringen for å være midlertidig, jf. direktiv 2000/53/EF.

2) Midlertidig avregistrering etter første ledd bokstav a kan bare gjennomføres hvis det er minst 14 dager siden kjøretøyet sist ble registrert på samme eier etter § 2–29 fjerde ledd, med mindre det har vært endring av registreringsforhold etter § 2–27 i mellomtiden.»

1.2 Høringsinnspill

Vy buss AS:

«Vi er dog opptatt av at arbeidsprosessene ved slik av/på registrering tilpasses virksomheter som både eier og leaser et stort antall kjøretøy. I vår virksomhet, med over 2 000 kjøretøy, er det viktig at arbeidsprosessene kan settes opp slik at en eller noen få administrativt ansatte kan ivareta alle kjøretøyene med en enkel pålogging.»

Finans Norge:

«Leser man mellom linjene i høringsforslaget får man inntrykk av at eier av kjøretøyet skal kunne påregistrere og ta i bruk kjøretøyet straks etter en påregistrering, se særlig høringsnotatet s. 15. En ikke uttalt forutsetning for dette er at forsikringsforholdet allerede er i orden ved påregistreringen.»

Finans Norge sier videre:

«Siden dette er snakk om nytegning av forsikring, vil både vilkår og premie kunne vært endret fra avregistrering og frem til påregistrering. For bilansvar innebærer dette at et forsikringsforetak må kontaktes og ny garanti må stilles. Dette kan være en utfordring på kvelds- / nattetid og i helger. For enkelte kjøretøygrupper kan en løsning være å bestille forsikring via nett, men for en del kjøretøy- / kundegrupper er det ikke vanlig at forsikringsforetakene tilbyr kjøp av forsikring via nett. Dette kan øke faren for at flere vil ta kjøretøyet i bruk uten at det er påregistrert.»

Finansieringsselskapenes forening skriver at det er viktig at det kun er eieren som kan benytte seg av en løsning med selvbetjent avregistrering av kjøretøyet.

Traktor- og Landbruksmaskinimportørenes Forening, Norges Bondelag og Norsk Landbruksrådgiving sier:

«Det er viktig at det er lett for føreren å kunne sjekke om eit køyrety er av- eller påregistrert, og at løysinga fungerer like godt både for eigde og leasa køyrety.»

Norpark mener at det muligens kan bøte noe på problemene rundt håndheving av vegtrafikkloven § 17 hvis det blir pliktig å markere frivillig avregistrerte kjøretøy ved f.eks. å pålegge eier å selv ta av skiltene, eller ved å kreve svart teip over kjennemerkene.

Finansieringsselskapenes forening foreslår også at det i hvert fall bør innføres en forpliktelse for eier til å fjerne kjennemerkene fra kjøretøyet.

1.3 Statens vegvesens vurderinger

1.3.1 Registrering

Vilkår for påregistrering vil være de samme som i dag. At kjøretøyet må være forsikret er et av disse vilkårene, jf. bruksforskriften § 2–29 og bilansvarslova § 15. Dette vil bli informert tydelig ut til kjøretøyeier og det vil ikke være mulig å påregistrere et kjøretøy uten at kjøretøyet er forsikret og uten påregistrering kan kjøretøyet ikke benyttes.

Kjøretøyeier vil få informasjon via blant annet selvbetjeningsløsningen at forsikring blir sagt opp, samt at forsikringsselskapet må kontaktes for tegning av ny forsikring før kjøretøyet kan påregistreres. At vilkår og premie kan være forandret fra avregistrering frem til tegning av ny forsikring er etter Statens vegvesen sitt syn forhold som faller utenfor vårt område, og som må foreligge bransje å informere kjøretøyeier om. Statens vegvesen kan heller ikke se at

dette vil ha innvirkning på innføring av ordningen om frivillig avregistrering uten innlevering av kjennemerker.

Det nevnes i innspillet fra Finans Norge at det kan være en utfordring for kjøretøyeier å bestille forsikring på kveldstid og i helger. Det kan derfor i enkelte tilfeller ta noe tid før ny forsikringsgaranti kan stilles. Kjøretøyeier vil motta informasjon i selvbetjeningsløsningen eller i skranke på trafikkstasjon om vilkår for påregistrering, deriblant forsikring. Videre at forsikringsselskap kan kontaktes for mer informasjon. I selvbetjeningsløsningen vil det ikke være mulig å påregistrere et kjøretøy før alle vilkår for påregistrering er oppfylt.

Basert på at det vil bli gitt god informasjon til kjøretøyeier og at stifting av ny forsikring sjeldent vil ta lang tid, anses tiden det kan ta å stifte forsikring ikke å øke risikoen for kjøring med avregistrert kjøretøy.

1.3.2 Hvem som kan avregistrere

Selvbetjeningsløsningen krever innlogging med elektronisk ID: Bank ID, Bank ID på Mobil, Bypass ID på Smartkort, Bypass ID på Mobil og Commfides. Innloggingen sikrer at det kun er eier av kjøretøyet som kan avregistrere.

For virksomheter må vedkommende som skal avregistrere et kjøretøy på vegne av virksomheten ha tilgang til tjenestene «Salgsmelding», alternativt Altinn-rolle Samferdsel. Virksomheten kan selv fordele rettigheter/roller til sine ansatte eller kontakter gjennom Altinn. Rettighet/rolle kan logge seg inn på vegvesenets sider og utføre oppgaver på vegne av den eller de virksomheter de har fått rettigheter/roller for i Altinn. Den som logger seg inn gjør dette gjennom ID-porten, deretter sjekkes rettigheter/roller opp mot Altinn, dersom vedkommende har slik rettighet/rolle vil vedkommende måtte velge om man skal utføre oppgaver på vegne av seg selv som privatperson eller på vegne av en eller flere virksomheter vedkommende har fått tildelt roller fra i Altinn. Ansatte som har blitt gitt slik tilgang kan derfor enkelt logge inn via Altinn og frivillig avregistrere foretakets kjøretøy.

En fullmektig, person som har fått fullmakt fra kjøretøyeier, vil også kunne av- og påregistrere et kjøretøy, forutsatt at vilkårene for av-/påregistrering er oppfylt. Retten til å benytte fullmektig følger av forvaltningsloven § 12. Fullmakten må være skriftlig og fullmektigen må legitimere seg ved oppmøte på trafikkstasjon.

Videre vil det i alle registreringssaker sendes ut vedtak til eier og medeier.

1.3.3 Leasing

Det arbeides med å videreutvikle selvbetjeningsløsningen, «Din side», slik at leasingtaker, i tillegg til kjøretøyets eier, kan se informasjon om kjøretøyet, herunder kjøretøyets status (avregistrert/registrert). Leasingtaker vil derimot ikke selv kunne av- eller påregistrere kjøretøyet via selvbetjeningsløsningen, men de vil få kopi av vedtaksbrevet.

1.3.4 Markering av avregistrerte kjøretøy

Statens vegvesen anser det som vanskelig å håndheve en løsning om å pålegge eier å ta av kjennemerkene eller markere avregistrerte kjøretøy med svart teip. Dette er ikke noe vi har mulighet til å kontrollere. Det vil også gå mot et av formålene med endringen, som er å forenkle av- og påregistrering for kjøretøyeier, og digitalisere prosessen. Vi vil derfor ikke stille noen slike krav til eierne av avregistrerte kjøretøy.

2 Gebyr

2.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

Endring i forskrift 26. mars 2021 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen:

§ 10 skal lyde:

«§ 10. Visse andre bruksbestemmelser

Det kan ilegges overtredelsesgebyr for kjøring: [...]

j. med avregistrert kjøretøy 5 000 kr.

Dersom føreren av kjøretøyet er en annen enn den som var registrert som eier ved overtredelsen, er de solidarisk ansvarlige for bokstav h) *og j*). Likestilt med eier er den som disponerer kjøretøyet ved leie- eller leasingavtale.»

2.2 Høringsinnspill

2.2.1 Valg av gebyr som sanksjonsmetode

Oslo politidistrikt, Utrykningspolitiet og Politidirektoratet er uenig i at bruk av avregistrerte kjøretøy skal avkriminaliseres, og sanksjoneres med gebyr. Dette fordi gjentakelse ikke tas med ved et eventuelt gebyr, og at man ikke vil fange opp personer som bryter bestemmelsen gang på gang. Utrykningspolitiet påpeker at «I henhold til gebyrforskriften § 3 kan overtredelsesgebyr ikke ilegges ved bl.a. gjentakelser eller som av andre grunner bør følges opp ved vanlig straffeprosessuell forfølgning.» De skriver også at Statens vegvesen gjennom VaDIS vil avdekke gjentatte forhold som kan generere en anmeldelse, men kan i likhet med politiet risikere å skrive overtredelsesgebyr på forhold som skulle vært avgjort med anmeldelse. Politiet har ikke noe tilsvarende system. Utrykningspolitiet tror derfor at rettssikkerhet og prinsippet om likebehandling ikke vil bli godt nok ivaretatt.

Oslo politidistrikt skriver at «Ved bruk av VaDIS vil man ikke oppdage gjengangere, da Statens vegvesen ikke har tillatelse til å oppbevare opplysninger unødvendig.»

Oslo politidistrikt frykter også at avkriminalisering vil sende feil signaler til de som bryter reglene.

Finans Norge mener at det er tvilsomt om forslagetes sanksjonering vil kunne få de ønskede effektene.

2.2.2 Hvem som skal ilegges gebyr

Norges Lastebileierforbund foreslår at gebyret skal ilegges eier av kjøretøyet. Det begrunnes med at for lastebiler vil eier ofte eie mange lastebiler, og det vil være vanskelig for en ansatt sjåfør å vite det om en av disse er avregistrert.

2.2.3 Gebyrets størrelse

Det er flere som kommenterer på at det er viktig å hindre misbruk, og at gebyret for å bruke et avregistrert kjøretøy må ha en preventiv virkning. Mange har kommentert at et gebyr på 5000 kr er passende. Noen foreslår et høyere gebyr.

Kongelig Norsk Automobilklubb foreslår noe nærmere det de har i Finland, som vil bli et beløp på minst 1000 euro.

Norges Lastebileier-Forbund foreslår også et beløp på 10 000 kroner.

Amcar foreslår dobbelt så høyt gebyr hvis man bruker et avregistrert kjøretøy som man også eier.

Skatteetaten kommenterer på at det mangler en vurdering av forslagetes betydning for vektårsavgiftspliktige kjøretøy. Denne kan variere fra 250 til over 15 000, og for disse vil gebyret på foreslåtte 5000 føles veldig ulikt. Her regner de også med å få mer arbeid rundt refusjon av vektårsavgift, som vi ikke har vurdert i høringsnotatet.

2.3 Statens vegvesens vurderinger

2.3.1 Valg av gebyr som sanksjonsmetode

Oslo politidistrikt, Utrykningspolitiet og Politidirektoratet mener at bruk av avregistrerte kjøretøy ikke skal avkriminaliseres. *Finans Norge* er usikker på om sanksjoneringen vil ha tilstrekkelig effekt. Statens vegvesen tror at et gebyr som sanksjonsmetode vil gi den største virkningen ved bruk av avregistrerte kjøretøy. Vi ser det som sannsynlig at dette vil gi en økt preventiv virkning, ettersom overtredelsesgebyret vil ilegges umiddelbart, mens behandlingen av en anmeldelse kan ta lengre tid. Vi tror derfor ikke at innføringen av gebyr vil sende signaler om at bruk av avregistrerte kjøretøy nå er «mer greit» enn tidligere.

Vi anser også dette for å være den mest effektive sanksjonsmetoden, ettersom det er mindre arbeidskrevende å gi et gebyr. Det tar kortere tid for våre kontrollører enn å skrive en anmeldelse. På den måten kan vi få tid til kontrollere flere. Det er også vår erfaring at politiet

ikke har hatt kapasitet til å følge opp alle anmeldelser med en gang. Et gebyr kan skrives ut av våre kontrollører, og Statens vegvesen trenger ikke å involvere politiet i de tilfellene der det er vi som stopper noen i kontroll.

Hensynet til effektivitet må veies opp mot den enkeltes rettsikkerhet. I dette tilfellet er overtredelsen som skal sanksjoneres lett å slå fast. Det er enkelt å sjekke i våre digitale løsninger om et kjøretøy er avregistrert eller ikke, det krever ingen spesifikk etterforskningskompetanse og det vil heller ikke være et spørsmål om skjønn i utmålingen av gebyret. Dette er forhold som blir vist til både i NOU 2003: 15 *Fra bot til bedring* og Prop. 62 L (2015–2016), punkt 7.4.3.2, som momenter som burde tas i betraktning når man står mellom straff og administrative sanksjoner. Det er skrevet mer om disse vurderingene i høringsnotatet *Forslag til ny forskrift om overtredelsesgebyrer for overtredelse av vegtrafikkloven*, som var vedlagt høringen. Vi anser derfor at dette er et tilfelle som egner seg bra for å sanksjoneres med gebyr.

Når det kommer til problemstillingen rundt gjentakelse og gebyrforskriften § 3 ser vi ikke dette som like problematisk som Oslo politidistrikt, Utrykningspolitiet og Politidirektoratet. Men det er riktignok uheldig at vi ikke har innsyn i hverandres systemer.

Slik vi ser det er det ikke i strid med § 3 å gi gebyr for gjentatte forhold. Bestemmelsen er ment å gi en mulighet for å anmelde forhold som er «særlig graverende» og «særlige trafikkfarlig», og nå også ved gjentakelser. Tilføyelsen av «gjentakelser» er ikke ment å omfatte et hvert gjentakende forhold. Den nøyaktige terskelen er ikke fastsatt, men vi forstår det slik at det må gjøres en konkret vurdering i de tilfeller hvor man ser at for eksempel gjentatte overtredelsesgebyr ikke har noen endrende effekt på den som ilegges dette. Og at det er tenkt at man ser «gjentakelser» opp mot vurderingen av om det er «særlig graverende» eller «særlig trafikkfarlig».

Hvis politiet og Statens vegvesen, på grunn av sine systemer, får en ulik praksis på dette, er vi enig i at det vil være uheldig. Vi vil bemerke at politiet har mulighet til å be om innsyn i våre systemer i enkelttilfeller, der hvor det skulle være nødvendig.

Vi mener at mangelen på innsyn ikke kan være avgjørende for om det innføres gebyr i denne sammenhengen. Vår førsteprioritet er å ivareta trafikksikkerheten, og for Statens vegvesen vil dette veie tyngre enn politiets behov for å samle informasjon i sine systemer som grunnlag for sanksjoner. For de mest alvorlige overtredelsene, og ved gjentakende brudd på regelverket, vil det fremdeles være anmeldelser som gjelder.

Statens vegvesen lagrer informasjon om våre kontroller i VaDIS. Vi har derfor mulighet til å oppdage gjentatte tilfeller, der vi selv har gjort de tidligere kontrollene. Kanskje blir det etter hvert mulighet for å lage systemer og rutiner for større grad av informasjonsutveksling mellom Statens vegvesen og politiet.

Statens vegvesen står ved vår vurdering om at gebyr vil være den beste måten å sanksjonere urettmessig bruk av avregistrerte kjøretøy.

2.3.2 Hvem som skal ilegges gebyr

Som sjåfør har man et ansvar om at kjøretøyet er i forsvarlig og forskriftsmessig stand. Dette følger av vegtrafikkloven § 23. Å gjøre unntak for kjøretøyet status, som er å omfatte som «forskriftsmessig stand», vil etter Statens vegvesen være en uheldig løsning.

Statens vegvesen har via digitale løsninger gjort det enkelt å sjekke om et kjøretøy er av- eller påregistrert. Tjenesten skal også forbedres ved at kjøretøyet status (avregistrert / registrert) kommer enda tydeligere frem. Tjenesten «Sjekk kjøretøyopplysninger» på vegvesen.no vil gi tydelig informasjon om kjøretøyet er avregistrert eller registrert, dette vises på åpne sider uten behov for innlogging. Dette taler etter Statens vegvesen sitt syn for at det ikke er vanskelig for sjåfører å forsikre seg om at kjøretøyet er registrert før bruk.

Videre følger det av gebyrforskriften § 10 at:

«Dersom føreren av kjøretøyet er en annen enn den som var registrert som eier ved overtredelsen, er de solidarisk ansvarlige for bokstav h). Likestilt med eier er den som disponerer kjøretøyet ved leie- eller leasingavtale.»

Ordlyden vil endres til å også omfatte ny bokstav j som omhandler gebyret for kjøring med avregistrert kjøretøy. Sjåfør og eier vil derfor være solidarisk ansvarlig, og gebyret kan derfor også inndrives av kjøretøyeier, jf. gebyrforskriften § 2.

2.3.3 Gebyrets størrelse

Etter en grundig vurdering er Statens vegvesen kommet frem til at høringsforslaget på kr 5000 fastholdes. Kongelig Norsk Automobilklubb, Norges Lastebileier-Forbund og Amcar har foreslått et gebyr på rundt 10 000 kr. Vi anser at et så høyt gebyrnivå ikke er forholdsmessig i forhold til de fleste andre overtredelsesgebyrnivåer i Norge som per nå ligger mellom kr 500 og kr 5 000, som nevnt i høringsnotatet.

Høringsforslaget på kr 5000 som gebyr for kjøring med ikke registrert kjøretøy er i samsvar med forelegget som ilegges av politiet ved førstegangsovertredelse av nevnte forhold. Videre vises det til høringsforslagets punkt 6.3.3.1. (side 32–33).

Gebyrforskriften fastsetter i § 3 at gebyr etter forskriften ikke ilegges dersom «overtredelsen framstår som særlig graverende, særlig trafikkfarlig, ved gjentakelser, eller dersom forholdet av andre grunner bør følges opp ved vanlig straffeprosessuell forfølgning».

Statens vegvesen anser derfor at det for forhold som tilsier at høyere sanksjon burde gis, eksempelvis ved gjentakelser, sikres via denne bestemmelsen. Slike saker vil anmeldes og det vil tilfalle politiet å følge opp disse sakene videre.

2.3.4 Vektårsavgift

Skatteetaten har etterspurt en vurdering av forslaget betydning for vektårsavgiftspliktige kjøretøy. Vektårsavgift er en avgift for registrerte kjøretøy med tillatt totalvekt 7 500 kg eller

mer, som faktureres to ganger i året. Vektårsavgiften kan variere i stor grad alt fra 250 kr til over 15 000 kr, ifølge informasjon fra Skatteetaten. Grunnen til dette er at avgiften avhenger av vekt, antall aksler og fjæringssystem.

Et viktig hensyn for å sanksjonere overtredelse for bruk av avregistrert kjøretøy med gebyr er at dette kan gjøres raskt og effektivt på stedet. Videre at kontrollørene ikke skal trenge å foreta en skjønnsmessig vurdering, noe som kan være en komplisert prosess. Det er derfor i høringsnotatet foreslått at gebyret skal være en fastsatt, standardisert sum.

Det vil etter Statens vegvesen sitt syn bli vanskelig å ta hensyn til vektårsavgiften og samtidig opprettholde effektiviteten og den ukompliserte prosessen ved illeggelse av gebyret. Skulle vektårsavgiften vektlegges ville dette by på kompliserte utregninger, da vektårsavgiften påvirkes både av vekt, antall aksler, fjæringssystem på kjøretøyet, samt at den kun skal betales for registrerte kjøretøy. Videre er det satt bestemte frister for avregistrering for å være fritatt for å betale vektårsavgiften, dette følger av Skatteetaten sine nettsider:

«Du må avregistrere kjøretøyet før 1. januar eller 1. juli for å unngå å betale vektårsavgift i påfølgende termin. Avregistrerer du bilen etter fristen, må du betale hele terminbeløpet.»

Det vil føre til en vanskelig bevisvurdering som vil være umulig å avgjøre for kontrollør på stedet i forbindelse med om kjøretøyet har vært brukt, og eventuelt hvor lenge, etter fristen for å avregistrere for å være fritatt for vektårsavgift, samt hvor mye det eventuelt er unndratt i avgift.

Dersom et kjøretøy som er vektårsavgiftspliktig frivillig avregistreres etter foreslått endring, men likevel fortsettes å brukes på vei, er Statens vegvesen enig i at det burde vurderes om disse tilfellene skal sanksjoneres ytterligere. Derimot er det vanskelig å se at dette kan påvirke gebyret som ilegges for kjøring med avregistrert kjøretøy, som redegjort for over.

Det nevnes at avregistrerte kjøretøy som stanses på vei etter nåværende regelverk anmeldes etter vegtrafikkloven § 31 første ledd. Politiet følger videre opp anmeldelsene med et eventuelt forelegg ovenfor fører.

3 Kontroll og risiko for økt bruk av avregistrerte kjøretøy

3.1 Høringsinnspill

Det har kommet flere innspill rundt risikoen for flere avregistrerte kjøretøy på vei og muligheten for kontroll av disse. *Finans Norge*, *Politidirektoratet* og *Oslo politidistrikt* poengterer utfordringen med å oppdage de avregistrerte kjøretøyene når kjennemerkene forblir på. Tidligere har tips fra publikum vært et viktig bidrag for håndhevingen av avregistrerte kjøretøy. De anslår at det vil bli et økt antall avregistrerte kjøretøy på veiene som følge av den nye ordningen og at terskelen for ulovlig bruk vil være lavere da de mener oppdagelsesrisikoen er redusert. *Finans Norge* sier videre:

«Først når en skade har inntruffet vil det være en reell risiko for å bli tatt for å kjøre avregistrert kjøretøy med kjennemerkene på. Ønsket allmennpreventiv og individualpreventiv effekt av den foreslåtte sanksjoneringen, vil bli svært lav så lenge oppdagelsesfaren blir mindre enn i dag.

Informasjon vi har innhentet fra svensk og finsk trafikkforsikringsforening kan tyde på en økt trend av bruk av uforsikrede avregistrerte kjøretøy under et system med avregistrering av kjøretøy der kjennemerkene forblir på.»

Norges Lastebileier-Forbund kommenterer at bruken av ANPR burde økes, og at politiet og Tollvesenet burde bruke dette aktivt.

Finansieringsselskapenes forening er usikre på om fordelene med den foreslåtte løsningen forsvarer den store fallhøyden som er forbundet med å bruke et uregistrert kjøretøy ulovlig i trafikken.

Tolletaten mener at enkelte sider ved forslaget burde utredes nærmere. De savner en klarere drøfting av risikoen for misbruk av ugyldige kjennemerker, ettersom de er usikre på om kontroll- og sanksjonsforslagene som er foreslått vil være nok. De viser blant annet til at misbruk av avregistrerte kjøretøy og kjennemerker er et økende problem i Sverige

«Det kan etter vårt syn være usikkert om kontrolltiltakene og sanksjonsmidlene som foreslås vil bidra til å avdekke ulovlig bruk av avregistrerte kjøretøy eller kjennemerker.»

Tolletaten vil også kunne få større utfordringer med å finne ut hvorfor et kjøretøy benytter ugyldige skilt ved en grensepassering. De skriver at det derfor er sentralt at av- og påregistreringer oppdateres fortløpende i Autosys.

Trøndelag fylkeskommune spør hvordan disse kjøretøyene kan kontrolleres i utlandet. Hvordan skal utenlandske myndigheter se registreringsstatus for kjøretøy? Hvordan skal vi informere dem?

Norpark kommenterer:

«Siden håndheving av vegtrafikkloven § 17 stort sett gjøres av kommuner, er det viktig at kommunene også får tilgang til kjøretøys registreringsstatus gjennom de håndhevingsverktøyene de bruker i felten. Statens vegvesen oppfordres til å lage gode APler for tilgang til disse dataene i bl.a. «PocketControl» og andre håndhevingsverktøy som er i bruk i kommunene. Dersom publikum ikke lenger kan se forskjell på en uregistrert og registrert motorvogn vil dette føre til en betydelig vanskeliggjøring av kontrollsituasjonen, siden mange av dem blir til som følge av tips fra publikum. Kommunene vil trenge flere kamerabiler, og da vil utgifter flyttes fra SVV til kommunene.»

Norpark problematiserer at håndheving av vegtrafikkloven § 17 ikke fremstår godt evaluert i høringsnotatet. De ber videre vegvesenet i høringsoppsummeringen om å gjøre en vurdering av hvorvidt avregistrerte kjøretøy med påsatte kjennemerker også kan anses å være

«registreringspliktig kjøretøy uten lovlig kjennemerke».

3.2 Statens vegvesens vurderinger

Statens vegvesen mener at oppdagelsesrisikoen for avregistrerte kjøretøy vil være god. Det er hyppig bruk av ANPR, og kjøretøyets registreringsstatus vil alltid kontrolleres i vårt eget system VaDIS ved alle typer kontroller. Det medfører riktighet at det vil bli færre bidrag fra publikum når kjennemerkene på avregistrerte kjøretøy blir sittende på. I forbindelse med innføring av frivillig avregistrering er det en risiko for noe økt bruk med avregistrerte kjøretøy. Likevel mener Statens vegvesen at med dagens kontrollutstyr vil oppdagelsesrisikoen være stor. Det vil også i større grad prioriteres å kontrollere mindre befolkede og trafikkerte veier ettersom tips og klager fra publikum har vært avgjørende på slike steder. Stikkprøver vil også bli utført på mindre trafikkerte veier, gjerne i nærheten av større veier og faste kontrollplasser.

Bruken av ANPR har økt og vi fortsette å øke i tiden fremover. Det kontrolleres til alle døgnets tider. ANPR benyttes både i kjøretøy og ved større faste kontrollportaler ved viktige knutepunkter. Det er også planlagt flere portaler på strategiske plasser. Gjennom ANPR vil vegvesen til enhver tid få oppdatert kjøretøyinfo fra Autosys. Tollvesenet vil hente ut informasjon fra Autosys gjennom ANPR fra lister som oppdateres 3–4 ganger i døgnet. Politiet benytter også ANPR. Begjæringslister fra Autosys sendes via ANPR-listserver til politiet. Her vil en ny liste med midlertidige avregistrerte kjøretøy opprettes i forbindelse med ordningen frivillig avregistrering slik at politiet enkelt kan få denne informasjonen.

Kommunale kontrollorganer har mulighet til å få tilgang til Autosys Kjøretøy Felles (AKF) og dermed også få den oppdaterte registreringsstatusen på kjøretøyet. Private parkeringselskaper kan søke Statens vegvesen om onlinetilgang til Autosys for å få den samme informasjonen. Vi vil informere utenlandske myndigheter om vår nye ordning med frivillig avregistrering og de kan også se registreringsstatus på våre nettsider. Kontrollorganer vil således ha tilgang til å se registreringsstatus på kjøretøy som kontrolleres.

Som beskrevet i høringsnotatet er det planlagt en endring av ordlyden i vegtrafikkloven § 17. Denne lovendringen vil inkluderes i en egen høring om endringer i vegtrafikkloven som det jobbes med i Samferdselsdepartementet.

Hvis ordningen med frivillig avregistrering er på plass før lovendringen i vegtrafikkloven § 17 vil det etter Statens vegvesens syn være anledning til å parkere avregistrerte kjøretøy med påmonterte lovlige kjennemerker på offentlig vei eller privat vei med offentlige trafikkskilt lenger enn 14 dager. Disse avregistrerte kjøretøyene påsatt lovlige kjennemerker vil ikke falle innunder ordlyden slik bestemmelsen er utformet i dag.

Statens vegvesen anser en eventuell forsinkelse som uheldig, men ikke avgjørende for innføringen av ordningen med frivillig avregistrering.

4 Oppbevaring av kjennemerker hos Statens vegvesen

4.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

Endring i bruksforskriften:

§ 2–9 sjette ledd skal lyde:

«6) Innlevert eller inndratt kjennemerke skal makuleres.»

4.2 Høringsinnspill

Kongelig Norsk Automobilklubb foreslår 3 måneders oppbevaringsplikt for veteran- og utenlandske kjennemerker, og at alle kjennemerker oppbevares til klagefristen har gått ut.

Trøndelag fylkeskommune foreslår lengre oppbevaringstid også for kjøretøy av spesiell motorhistorisk verdi, selv om de ikke er kvalifisert til veteranstatus enda.

Norges Lastebileier-forbund foreslår også at kjennemerkene skal oppbevares i 4 uker ved tvungen avregistrering, med tillegg for administrativ tid. Dette fordi at for lastebileieren er det mange funksjoner knyttet til et kjennemerke; PKK, årlig ADR-kontroll, årlig kontroll av fartsskriver, forsikringer, bompengebrikke og annet.

4.3 Statens vegvesens vurderinger

Statens vegvesen tar innspillene til etterretning, og vi ser at det er flere gode grunner for å oppbevare visse kjennemerker i en periode. Vi vil derfor endre forskriftsteksten slik at inndratt kjennemerke som ikke er skadet oppbevares i 3 måneder før makulering.

For eiere av utenlandske eller veterankjøretøy vil det nok bety spesielt mye å ha mulighet til å hente ut inndratte kjennemerker før de blir makulert. Det vil også være rimelig at dette gjelder generelt for kjennemerker som har blitt inndratt, ettersom eier ofte får ordnet det som førte til inndragningen i løpet av kort tid. En oppbevaringstid på 3 måneder vil sikre at eier har rikelig med tid til dette. Forskriftsfesting av 3 måneders oppbevaringstid vil sørge for en lik praksis på trafikkstasjonene.

Kjennemerker som blir frivillig innlevert til Statens vegvesen eller inndratte kjennemerker som er skadet vil bli makulert.

5 Bilansvarsloven og forsikring

5.1 Høringsinnspill

Norges Lastebileier-Forbund kommenterer at det er viktig at den som blir påført skader av et avregistrert kjøretøy ikke på noen måte blir skadelidende, og forutsetter at forsikringsselskapene har ordninger som ivaretar skadelidte.

Finans Norge mener at det snevre unntaket til ansvarsforsikringsplikten i bilansvarsloven vil gjøre brukernes håndtering av et system med frivillig avregistrering meget krevende.

«Et bortfall av plikten til å ha ansvarsforsikring er koblet til at kjøretøyet er «forsvarleg fråsegsett». Dette er et vilkår som har vært under rettslig utvikling de senere år. Høyesterett avsa 19.04.21 en dom (HR-2021-822) om ansvar for skade for bileier som følge av brann i en personbil som stod plassert i en carport mellom to boliger. Brannen oppsto som følge av teknisk svikt i bilen som på det tidspunktet hadde stått parkert noe mer enn 24 timer. Det var ingen tvil i saken om at parkeringen var forsvarlig, spørsmålet var hvilke krav som ligger i «fråsegsett». Høyesterett la til grunn at ikke enhver parkering kan innebære at kjøretøyet er å anses fråsegsett i lovens forstand. Det uttales i dommen at «unntaksregelen i bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b må tolkes slik at den ikke omfatter ordinær parkering av biler som er regelmessig i bruk», og bileier ble holdt erstatningsansvarlig. Høyesterett støtter seg i dommen på nyere avgjørelser fra EU-domstolen knyttet til tolkning av motorvogn direktivet (Dir. 2009/103/EU), og viser til C-100/18 Linea Directa der en bil som hadde vært parkert i et privat parkeringshus i over 24 timer da den begynte å brenne, ble ansett å være i bruk.»

Finans Norge viser videre til dommene C-80/17 og C-383/19 fra EU-domstolen. I begge sakene ble kjøretøyeier funnet erstatningspliktig og derav erstatningsansvarlig.

«Dette betyr at kjøretøyet eier ved avregistrering av kjøretøyet, må vurdere til enhver tid om kravene i bilansvarsloven § 2 bokstav b) er oppfylt slik at vedkommende eller andre brukere av kjøretøyet ikke kan komme i ansvar og trenger ansvarsforsikringen. Rettspraksis viser at både kravene til forsvarlig og når et kjøretøy anses «fråsegsett» er kompliserte og intrikate å forstå. For at norsk rett skal anses å være i samsvar med motorvogn direktivet, vil forståelsen av unntaket i bilansvarsloven indirekte bero på den til enhver tid gjeldende tolkning og forståelse av EU-retten. I dag fremstår rettspraksisen i EU basert på gjeldende motorvogn direktiv som strengere enn det kanskje ordlyden i bilansvarsloven § 2 bokstav b) kan tyde på. Norge er gjennom inntaket av motorvogn direktivet i EØS-avtalen forpliktet til å sørge for at norsk rett følger direktivets regler om ansvar for skader. For å ikke komme opp i en situasjon hvor norske regulering anses å være i strid med direktivet, er det viktig at direktivforpliktelsene også vurderes ved utforming av lovgivning utover bilansvarsloven.»

«Dersom et eventuelt system med midlertidig avregistrering skal kunne gi tilstrekkelig rettssikkerhet for brukerne, må brukerne gis konkret veiledning i bl.a.

hvordan et kjøretøy bør parkeres for at det skal anses som forsvarlig og hvor lenge kjøretøyet bør stå parkert for at den skal anses å være «fråsegsett». I andre tilfeller bør brukeren anbefales å ikke avregistrere kjøretøyet og å opprettholde ansvarsforsikringen.»

Forsikringsavtaleloven § 3–6 gir forsikringstaker rett til å si opp forsikringen.

«Ved en eventuell innføring av rett til midlertidig avregistrering av kjøretøy bør det rettslig sett vurderes om et avvik fra lovens system i § 3–6, fortsatt kan anses å være i forsikringstakers interesse.»

Om forsikringsavtaleloven § 3–9 skriver de:

«Anvendes lovens løsning vil hyppige av- og påregistreringer slik lovforslaget åpner for, kunne medføre et tap for kjøretøyets eier eller annen bruker.»

«En midlertidig avregistrering vil dermed utløse en rekke transaksjoner som kan skape uklarhet både for forsikringsgiver og forsikringstaker, i tillegg til å være kostnadsdrivende.»

«For å unngå en slik risiko vil forsikringsforetakene måtte vurdere hyppig bruk av krav om kontantbetaling ved påregistrering etter frivillig midlertidig avregistrering. Dette vil kunne forsinke de raske påregistreringene som forutsettes i høringsnotatet.»

Finans Norge skriver at ordningen kan føre til problemer knyttet til forsikringsavtaleloven. Det nevnes i hovedsak problemer knyttet til beregning av overskytende premie, premievarsel og tilbakebetaling av trafikkforsikringsavgift. Betalingskrav om premievarsel knytter seg til tilfeller hvor kjøretøyeier avslutter og starter forsikringen flere ganger i løpet av en periode på seks uker (en måned og 14 dager). Finans Norge har blitt anbefalt karenstid på minst 14 dager av søsterorganisasjon i Sverige, da kort karenstid har bydd på problemer i Sverige.

5.2 Statens vegvesens vurderinger

5.2.1 Skade på tredjeperson

Forsikringsselskapene og Trafikkforsikringsforeningen (TFF) har godt innarbeidede ordninger som ivaretar skadelidte som blir voldt skade av ikke-registrerte og ikke-forsikrede kjøretøy. Bestemmelsene er blant annet lovfestet i bilansvarsloven og skadeerstatningsloven. TFF har ansvar for skader forvoldt av kjøretøy som er ukjente, uforsikrede eller utenlandske.

5.2.2 Bilansvarsloven

Bilansvarsloven § 2 er en unntaksregel fra det objektive bilansvaret. Bestemmelsen er spesielt relevant for kjøretøyeiere som eier et uforsikret kjøretøy, da kjøretøyeier kan bli erstatningsansvarlig for skadene kjøretøyet gjør dersom vilkårene i unntaksbestemmelsen

ikke er oppfylt. Paragrafens bokstav b som Finans Norge viser til, lyder som følger: (Ein skade går ikkje inn under lova i tilfelle då skaden) «er gjort medan vogna er forsvarleg fråsegsett utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast».

Etter Statens vegvesen sin forståelse er bestemmelsen like aktuell ved nåværende regelverk, som etter innføringen av frivillig avregistrering uten innlevering av kjennemerker. Finans Norge skriver at rettspraksis viser at kravene «forsvarlig» og «fråsegsett» er kompliserte og intrikate å forstå. Videre at tolkningen kan endre seg i tråd med gjeldene tolkning av EU-retten.

Finans Norge viser til HR-2021-822 hvor høyesteretts flertall konkluderer med at bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b må tolkes slik at den ikke omfatter ordinær parkering av biler som er i regelmessig bruk. Om et kjøretøy er avregistrert vil nok være et moment i vurderingen av om et kjøretøy er i bruk eller ikke. Mindretallet kom frem til at vilkåret for «fråsegsett» var oppfylt og la vekt på forarbeidene hvor det uttales at kjøringen skal være «foreløpig avsluttet», og «kortvarig opphold» er ikke tilstrekkelig.

Om bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b siste del; «utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast» uttaler flertallet i HR-2021-882 i avsnitt 70:

«For vurderingen knyttet til første ledd bokstav b var nyere praksis fra EU-domstolen vedrørende direktivets begrep «use of vehicles». Ut fra denne praksisen synes det klart at direktivet i mange tilfeller også omfatter skader som er oppstått på steder som kan hevdes å være omfattet av den norske lovens begrep «utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast.»

Departementet fant likevel ikke grunn til å endre denne delen av § 2. Dette ble i proposisjonen side 12 begrunnet slik:

«Departementet held fast på standpunktet frå høyringsnotatet. Som påpeika der, er avgrensinga 'utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast' åleine vanskeleg å sameine med praksisen til EU-domstolen. Men sidan det i tillegg er eit krav om at motorvogna må vere 'forsvarleg fråsegsett', er føresegna truleg ikkje problematisk i lys av motorvognforsikringsdirektivet. Departementet viser til at skadar som oppstår når motorvogna er 'forsvarleg fråsegsett', vanskeleg kan utgjere 'use of vehicles' etter artikkel 3 første ledd i direktivet. Motorvogna vil då vere teken ut av bruk som motorvogn.»

Mindretallet omtaler samme tema i avsnitt 113:

«Endelig kan det etter mitt syn vanskelig være tvil om at bilen var bortsatt «utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast». Dette gjelder selv om man legger til grunn, slik førstvoterende fremholder, at det skal ganske mye til for at man i lovens forstand ikke skal anse allmennheten for å kunne ferdes på et sted. Jeg viser til at bilen sto parkert i en privat carport. For å komme til denne må man bevege seg

inn en blindvei fra offentlig vei som stanser ved de aktuelle boligene, og deretter inn på tunet mellom husene som disponerte carporten. På baksiden og ved siden av carporten er det en privat hage og carporten lå i forlengelsen av denne. Jeg legger i denne sammenheng til grunn at private hager er stengt for allmennhetens ferdsel.»

Høyesterett anfører i nevnte doms avsnitt 48 at vurderingen av om kjøretøyet er «utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast» må sees i sammenheng med de øvrige vilkårene «forsvarleg» og «fråsegsett». Videre at bestemmelsen må tolkes i lys av praksis fra EU-domstolen og i tråd med «use of vehicles» etter artikkel 3 i motorvognordningen. Statens vegvesen forstår etter denne vurderingen at om et kjøretøy er avregistrert vil kunne tillegges stor vekt i vurderingen av «use of vehicles» og derfor om et kjøretøy anses «forsvarleg fråsegsett» etter bilansvarsloven § 2. En avregistrering av et kjøretøy vil være en klar indikator på at kjøretøyet tas ut av bruk. Etter Statens vegvesen sitt syn følger også en slik forståelse av gitte EU-dommer redegjort for under.

Finans Norge har i sitt innspill på høringsnotatet henvist til EU-domstolens avgjørelse, C-383/19 og C-80/17, som et moment på forståelsen av vilkårene «forsvarleg» og «fråsegsett» etter bilansvarsloven § 2. Da norsk rett skal tolkes etter gjeldene EU-rett. De aktuelle dommene gjaldt begge registrerte kjøretøy, ikke kjøretøy som er avregistrert. Statens vegvesen mener dette kan være et moment av betydning. Følgende uttales også i avsnitt 58 i EU-domstolens avgjørelse C-383/19:

«Henset til den retspraksis, der er nævnt i nærværende doms præmis 46, skal et køretøj, for at det undtages fra den forsikringspligt, der foreskrives i artikel 3, stk. 1, i direktiv 2009/103, således have været genstand for en officiel tilbagetrækning fra færdsel i overensstemmelse med gældende national ret.»

Videre i konklusjonen i avsnitt 61:

«I den foreliggende sag fremgår det af sagsakterne for Domstolen, at selv om det pågældende køretøj i den omtvistede periode var parkeret på en overvåget parkeringsplads og ikke kunne bruges som følge af sin dårlige tekniske stand, var det imidlertid fortsat indregistreret i en medlemsstat, hvor det således var hjemmehørende som omhandlet i artikel 1, nr. 4), litra a), i direktiv 2009/103, og det var på intet tidspunkt i denne periode lovligt blevet taget ud af brug i overensstemmelse med gældende national ret.»

Et avregistrert kjøretøy skal ikke være i bruk. På den andre siden kreves det forsikring for alle registrerte kjøretøy, det vises blant annet til bruksforskriften § 2-29, første ledd bokstav b. Videre gis det gebyr/dagbøter for kjøretøy som er registrert, men som ikke har forsikring jf. forskrift om gebyr for uforsikret motorvogn. Statens vegvesen deler Finans Norges syn på at vilkårene for bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b, fremstår som kompliserte og at kjøretøyeiere må informeres om risikoen for erstatningsansvar.

Statens vegvesen mener derimot at risikoen for å bli erstatningsansvarlig når et avregistrert kjøretøy er parkert forsvarlig ikke er like høy som Finans Norge antyder. Etter en tolkning av dommene Finans Norge har henvist til er det Statens vegvesen sin forståelse at om et kjøretøy er avregistrert, vil være et viktig moment i vurderingen av om vilkårene i bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b er oppfylt. EU-domstolens avgjørelse C-383/19 taler for at forsikringsplikten som følger av artikkel 3, stk. 1, i direktiv 2009/103 faller bort dersom kjøretøyet offisielt har blitt trukket fra ferdsel i overensstemmelse med gjeldene nasjonal rett. Statens vegvesen mener avregistrering er en slik offisiell tilbaketrekking fra ferdsel.

5.2.3 Forsikring

Den nåværende løsningen hvor ansvarsforsikring sies opp automatisk ved avregistrering er tenkt videreført. Hvorvidt ytterligere forsikringer sies opp samtidig er en avtale mellom kjøretøyeier og forsikringsselskapet. Statens vegvesen er enig med Finans Norge i at kjøretøyeier burde være informert om den rettslige situasjonen også når det gjelder forsikring, men bemerker at ansvaret for slike opplysninger må tilfalle bransjen.

For å gjøre kjøretøyeiere som frivillig avregistrerer kjøretøy oppmerksomme på gjeldene rett vil det legges inn informasjon i vedtaket som gis i forbindelse med avregistrering, om at forsikringen blir avsluttet, at eier fortsatt kan bli erstatningsansvarlig for skade gjort av et avregistrert kjøretøy, og at det er mulig å kontakte forsikringsselskapet for mer informasjon. Det vil også bli lagt ut informasjon om dette i våre selvbetjeningsløsninger og på nettsiden vår. Bransjen må selv vurdere hvilken informasjon de burde eller må sende ut til sin kunde.

5.2.4 Nytt motorvognforsikringsdirektiv

Statens vegvesen har i etterkant av høringen blitt gjort oppmerksom på at det 2. desember 2021 ble kunngjort et nytt motorvognforsikringsdirektiv, Europa-Parlamentet og Rådets direktiv (EU) 2021/2118 af 24. november 2021 om ændring af direktiv 2009/103/EF om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse. Trafikkforsikringsforeningen mente at fortalens punkt 14, spesielt fjerde punktum, kunne ha en virkning for den foreslåtte endringen.

«(14) I dag knytter mange medlemsstater nationale ret forsikringspligten til færdsel med et køretøj som omhandlet i artikel 3, stk. 1, i direktiv 2009/103/EF. I sådanne medlemsstater er færdsel med et køretøj kun tilladt, når køretøjet er indregistreret. Disse medlemsstater ret foreskriver, at køretøjet skal være dækket af en motorkøretøjsforsikring under den aktive registrering og anvendelse af køretøjet, jf. artikel 3, stk. 1, i direktiv 2009/103/EF. Følgelig stiller disse medlemsstater ikke krav om forsikringsdækning for færdsel med køretøjer, som er permanent eller midlertidigt afmeldt, f.eks. fordi de står på et museum, er ved at blive istandsat eller af andre grunde ikke har været i brug i et længere tidsrum, f.eks. sæsonpræget anvendelse. Sådanne medlemsstater skal træffe passende foranstaltninger for at

sikre, at der ydes erstatning i overensstemmelse med den erstatning, der er fastsat i direktiv 2009/103/EF, for tab eller skade, der er forårsaget på deres område og på andre medlemsstaters område af køretøjer som defineret i nævnte direktiv, der anvendes i henhold til artikel 3, stk. 1, i nævnte direktiv.»

Vi mener at dette er en beskrivelse av gjeldende rett i noen land, blant dem Norge, med eksempler på hva som kan være grunner for midlertidig avregistrering. Vi ser ikke på oppramsingen i fjerde punktum som en uttømmende liste eller en nedre grense for når det foreligger forsikringsplikt for avregistrerte kjøretøy. Vi ser det kun som eksempler på midlertidig avregistrering. Etter vårt syn vil dermed ikke det nye motorvognforsikringsdirektivet innvirke på ordningen med frivillig avregistrering.

5.2.5 Forsikringsavtaleloven og karenstid

Det er Statens vegvesen sitt syn at beregning av overskytende premie, betaling av premievarsel og tilbakebetaling av trafikkforsikringsavgift, må falle utenfor Statens vegvesen sitt område og må være opp til bransjen selv.

Det bemerkes at den nye løsningen ikke nødvendigvis vil føre til flere av- og påregistreringer enn per i dag. Det vil i de fleste tilfeller være lite hensiktsmessig for en kjøretøyeier å stadig av- og påregistrere et kjøretøy. Problemstillingen Finans Norge viser til rundt mange avregninger i forbindelse med oppsigelse av forsikring antas å kun skje i mindre grad.

Statens vegvesen har likevel tatt innspillet til Finans Norge til etterretning og valgt å utvide karenstiden noe. Vi mener en periode på 14 dager vil dekke publikums behov, og samtidig gi forsikringsselskapene nok tid til å få på plass forsikringsordninger.

6 Andre endringer etter høringen

6.1 Oppsummert

Statens vegvesen har valgt å gjøre noen endringer i den foreslåtte forskriftsteksten.

Over har vi nevnt at vi endrer slik at inndratt kjennemerke skal oppbevares i 3 måneder før de makuleres (se punkt 4.3), og at tiden fra man påregistrerer på samme eier til det blir mulig å avregistrere endres fra 5 til 14 dager (se punkt 5.2.5).

Det har også blitt behov for å gjøres noen endringer av andre grunner. Vi vil beholde en hjemmel for å avregistrere kjøretøy på bakgrunn av at kjennemerkene har blitt levert til Statens vegvesen, og endre slik at det for kjøretøy med flere eiere inntil videre vil være mulig for én av eierne å av- eller påregistrere kjøretøyet. Disse endringene går vi gjennom i punktene under.

6.2 Innlevering av kjennemerker for å avregistrere

Internt er det kommet et sterkt ønske om å beholde hjemmelen for innlevering av kjennemerker i bruksforskriften § 2–31 a. Problemstillingene som har blitt reist med å fjerne hjemmelen er i hovedsak knyttet til dødsbo, personer bosatt langt unna trafikkstasjon som ikke bruker digitale løsninger og innleverte kjennemerker i overgangsperioden etter innføringen av frivillig avregistrering.

Dødsboet anses som eier av kjøretøyet frem til det utnevnes bostyrer, eller andre som er gitt fullmakt til å opptre på vegne av boet. Dette kan ikke gjøres før boet er overtatt i privat skifte eller offentlig skifte. I denne perioden kan kjøretøyet derfor ikke frivillig avregistreres da «eier» ikke kan foreta seg noe, og det vil påløpe kostander for avgifter, krav til forsikring osv.

I saker hvor det kan ta lang tid før privat skifte eller offentlig skifte startes, kan det påløpe store kostander for dødsboet da det vil være umulig å frivillig avregistrere kjøretøyet.

I en overgangsperiode etter innføringen av frivillig avregistrering forventes det at kjennemerker fremdeles innleveres til trafikkstasjon for å avregistrere, etter dagens løsning. Uten hjemmel for å avregistrere i disse tilfellene vil kjøretøyet fremdeles være registrert og derfor være forsikringspliktig, men være ulovlig å bruke da kjennemerkene ikke er på.

For de som bor lang unna trafikkstasjoner og ikke benytter seg av elektroniske tjenester, vil det også være problematisk dersom en må møte opp på trafikkstasjon for å avregistrere. Det vil derfor fremdeles være mulig å sende kjennemerker per post for å avregistrere.

Med vekt på de nevnte problemstillingene er det besluttet at hjemmelen i bruksforskriften § 2–31 a videreføres til ny § 2–31 bokstav b.

Innleverte kjennemerker makuleres jf. ny forskriftsendring i bruksforskriften § 2–9 sjette ledd.

6.3 Kjøretøy med flere eiere

I høringsnotatets punkt 5.2.2.1 skrev vi at det er naturlig at en registreringshandling må bekreftes av begge parter der et kjøretøy har mer enn én eier. Dette kom fram i forskriftsteksten ved bruk av «eier(e)» i §§ 2–29, 2–31 og 2–32.

Vi ser nå at dette krever en større endring i våre datasystemer enn vi først antok. Vi vil derfor ikke klare å få til denne endringen og samtidig være klar til lanseringstidspunktet. Vi har valgt å prioritere å innføre ordningen med frivillig avregistrering uten innlevering av kjennemerkene til lanseringstidspunktet.

I dag sjekker vi ikke nødvendigvis hvem som leverer inn kjennemerkene for å avregistrere et kjøretøy. Begge eiere har mulighet til å avregistrere et kjøretøy ved å levere inn kjennemerkene. Det vil de også ha etter endringen.

En løsning hvor den andre eieren må godkjenne en registreringshandling er under arbeid, men vil ikke bli lansert før på et senere tidspunkt. Denne utvidelsen vil kreve en forskriftsendring.

Løsningen som kommer i 2022 blir derfor at begge eiere av et kjøretøy vil ha mulighet til å av- og påregistrere kjøretøyet uten at den andre eieren må godkjenne. Vi ser for oss en løsning hvor begge eiere vil motta vedtaksbrev og SMS etter både av- og påregistrering. Dette vil fungere som sikkerhet for den andre eieren, og hindre situasjoner hvor et kjøretøy blir avregistrert av en eier uten at den andre får det med seg.

7 Avsluttende kommentar

Statens vegvesen takker for mottatte innspill.

Det er stor støtte for det foreslåtte forslaget, og de fleste høringsinnspillene har vært positive.

Endringene trer i kraft 12. september 2022.

Del II – Endringsforskrifter

Forslag til forskrift om endring i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy kapittel 2

Hjemmel: Fastsatt av Vegdirektoratet vedtatt 22.03.2022 med hjemmel i vegtrafikklov 18. juni 1965 § 13, § 15 § 43, jf. delegeringsvedtak 24. november 1980 nr. 1.

Tilføyd hjemmel: Delegeringsvedtak 29. september 2003 nr. 1196

I

I forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy gjøres følgende endringer:

§ 2-1 bokstav e skal lyde:

«e) midlertidig avregistrering: når *kjøretøy frivillig avmerkes som avregistrert eller kjennemerkene frivillig innleveres eller inndras etter vilkårene i § 2-31, eller vedtak om avregistrering er fattet av Statens vegvesen etter § 2-31 (3). Kjøretøyet kan senere påregistreres dersom alle vilkårene for registrering er oppfylt.*»

§ 2-9 sjette ledd skal lyde:

«6) *Innlevert kjennemerke makuleres. Inndratt kjennemerke som ikke er skadet oppbevares i 3 måneder før makulering.*»

§ 2-10 første ledd skal lyde:

«§ 2-10. Unntak fra tildelt tegnkombinasjon

(1) Når det foreligger særlig tungtveiende grunner kan Statens vegvesen, ved enkeltvedtak, gjøre unntak fra § 2-9 andre ledd og tildele nytt kjennemerke med ny tegnkombinasjon. Med særlig tungtveiende grunner forstås bl.a. forfalsking av kjennemerke, *når kjennemerke er makulert etter inndragning* og kjøretøy som skal bli eller har vært ambassadekjøretøy.»

§ 2-29 fjerde ledd skal lyde:

«(4) *Første ledd gjelder også når kjøretøyet registreres på samme eier etter å ha vært midlertidig avregistrert. Eier som ikke bruker Statens vegvesens digitale løsninger må legitimere seg ved oppmøte.*»

§ 2-31 skal lyde:

«§ 2-31. Vilkår for midlertidig avregistrering

1) Kjøretøy anses midlertidig avregistrert når

- a) kjøretøyets eier eller Statens vegvesen ved henvendelse fra eier avmerker det som avregistrert i Kjøretøyregisteret. Eier som ikke bruker Statens vegvesens digitale løsninger må legitimere seg ved oppmøte.*
- b) kjennemerkene leveres til Statens vegvesen*
- c) politiet, tollvesenet eller Statens vegvesen inndrar kjennemerkene eller*
- d) kjennemerkene er inndratt som følge av vedtak om bruksforbud og inndragning av kjennemerkene skjer med hjemmel i vegtrafikkloven § 36 nr. 3, og/eller bilansvarslova § 19 jf. forskrift om trafikktrygd mv. § 7, jf. direktiv 2000/53/EF.*

2) Midlertidig avregistrering etter første ledd bokstav a kan bare gjennomføres hvis det er minst 14 dager siden kjøretøyet sist ble registrert på samme eier etter § 2-29 fjerde ledd, med mindre det har vært endring av registreringsforhold etter § 2-27 i mellomtiden.

3) Statens vegvesen kan på eget initiativ midlertidig avregistrere prototyper dersom godkjenningsperioden har utløpt eller eiers virksomhet har opphørt under godkjenningsperioden.»

§ 2-32 skal lyde:

«§ 2-32. Unntak fra vilkår for midlertidig avregistrering

Når det foreligger særlig tungtveiende grunner kan Statens vegvesen, ved enkeltvedtak, gjøre unntak fra bestemmelsen i § 2-31, og fatte vedtak om avregistrering uten at eier har avmerket kjøretøyet som avregistrert i Kjøretøyregisteret, og/eller uten at partene har legitimert seg.

Dersom kjøretøyets eier dokumenterer å ha vært i kontakt med offentlig instans på et tidligere tidspunkt, kan avregistreringstidspunktet settes til denne datoen.»

§ 2-34 andre ledd skal lyde:

«(2) Gebyr skal ikke betales når kjøretøyet er avregistrert etter § 2-31 første ledd bokstav a eller b.»

II

Endringene trer i kraft 12.09.2022.

Forslag til forskrift om endring i forskrift 1. april 1974 nr. 3 om trafiktrygd.

Hjemmel: Fastsatt av Samferdselsdepartementet 18.03.2022 med hjemmel i bilansvarsloven § 17, § 19 og § 21.

I

I forskrift 1. april 1974 nr. 3 om trafiktrygd gjøres følgende endringer:

§ 1 d tredje ledd skal lyde:

«Opplysningene oppbevares i sju år etter at motorvognen er slettet fra *Kjøretøyregisteret* eller etter trygdeavtalens opphør.»

§ 1 d femte ledd skal lyde:

«Informasjonssenteret opplyser skadelidte om eierens, den sedvanlige førers eller den registrerte innehavers navn og adresse, dersom skadelidte har en berettiget interesse i å få disse opplysninger. Informasjonssenteret kan henvende seg til trygdelaget eller *Kjøretøyregisteret* for å få disse opplysningene.»

§ 7 første ledd skal lyde:

«Når *Kjøretøyregisteret* har mottatt melding om opphør av trygdeavtale i henhold til bilansvarslova § 19 første ledd og eier av vedkommende motorvogn ikke har sørget for gyldig trafiktrygdavtale eller *avregistrering av kjøretøyet*, vil dette avmerkes i *Kjøretøyregisteret* med begjæring om inndragning av kjennemerker.»

II

Endringene trer i kraft 12.09.2022.

Forslag til forskrift om endring i forskrift 14. februar 2018 nr. 230 om gebyr for uforsikret motorvogn.

Hjemmel: Fastsatt av Vegdirektoratet 22.03.2022 med hjemmel i lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer (bilansvarslova) § 17 a jf. delegeringsvedtak 4. januar 2018 nr. 12

I

I forskrift 14. februar 2018 nr. 230 om gebyr for uforsikret motorvogn gjøres følgende endringer:

§ 4 første ledd skal lyde:

«Den som etter bilansvarslova § 15 er ansvarlig for å forsikre motorvogn, skal betale gebyr for hvert påbegynte døgn forsikringsplikten etter bilansvarslova ikke er oppfylt. Når det er *innvilget avregistrering* av en motorvogn etter forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy § 2–32, skal gebyr betales frem til dato for søknad om avregistrering ble registrert mottatt hos Statens vegvesen.»

§ 4 fjerde ledd skal lyde:

«Trafikkforsikringsforeningen sender kravet til den som er registrert som eier av uforsikret motorvogn, eller den som i henhold til melding om eierskifte er ny eier av motorvognen i henhold til informasjon i *Kjøretøyregisteret*. Hvis det er flere eiere, skal kravet rettes til hovedeier.»

II

Endringene trer i kraft 12.09.2022.

Forslag til forskrift om endring i forskrift 26. mars 2021 nr. 963 om visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen.

Hjemmel: Fastsatt ved kgl.res. 18.03.2022 med hjemmel i lov 18.juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 31, § 31a, §31b og 36a og lov av 10. februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningen (forvaltningsloven) § 28 tredje ledd. Fremmet av Samferdselsdepartementet.

I

I forskrift 26. mars 2021 nr. 963 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen gjøres følgende endringer:

§ 10 bokstav k skal lyde:

«k. med avregistrert kjøretøy 5 000 kr»

§ 10 andre ledd skal lyde:

«Dersom føreren av kjøretøyet er en annen enn den som var registrert som eier ved overtredelsen, er de solidarisk ansvarlige for bokstav *h* og *k*. Likestilt med eier er den som disponerer kjøretøyet ved leie- eller leasingavtale.»

II

Endringene trer i kraft 12.09.2022.

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Tlf: (+47) 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no

www.vegvesen.no

Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag