



**Statens vegvesen**

## Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til forskrift om endring i forskrift om gebyr på tjenester utført av Statens vegvesen på trafikant- og kjøretøyområdet mv.

Trafikant og kjøretøy  
Trafikant  
21. oktober 2024  
Vår ref. 20/361-91

## Innholdsfortegnelse

1	Innledning .....	3
2	Kostnadsriktig justering av enkelte gebyrer .....	3
2.1	Løyveeksamen og fjerning av praktisk drosjeførerprøve .....	3
2.1.1	Løyveeksamen.....	3
2.1.2	Fjerning av praktisk drosjeførerprøve .....	4
2.2.	Gebyr for førerprøve .....	4
2.3	Gebyr for tilsyn med fartsskriververksteder .....	4
2.4	Dagsprøvekjennemerke og påskiltingsgebyr .....	5
2.5	Fartsskriverkort .....	5
2.6	Typegodkjenningsgebyr.....	5
2.6.1.	Innledning .....	5
2.6.2	Bakgrunn .....	6
2.6.3.	Regelverk .....	7
2.1.3	Gebyr for typegodkjenning.....	9
2.1.4	Forslaget.....	14
2.1.5	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	15
3	Indeksregulering av gebyrer .....	15
4.	Nærmere om forslaget .....	16
5.	Forslaget.....	17
6.	Høringsfrist.....	18

## 1 Innledning

Statens vegvesen sender med dette på høring forslag om regulering av gebyrer på Trafikant- og kjøretøy området med virkning fra 1. januar 2025. Høringen innebærer både endring av enkelte gebyrer for å gjøre de kostnadsriktige, samt indeksregulering av andre gebyrer. Med forbehold om Stortingets samtykke, foreslås det i henhold til Prop.1 S (2024–2025) å regulere gjeldende gebyrbelagte tjenester, som budsjetteres under kapittel 4320, post 02. Endringen forutsettes satt i kraft 1. januar 2025.

Høringen omfatter en regulering av tjenestegebyrene i følgende forskrifter:

- Forskrift om gebyr på tjenester utført av Statens vegvesen på trafikant- og kjøretøyområdet
- Forskrift om kjøre- og hviletid og fartsskriver for vegtransport i EØS
- Forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften)

## 2 Kostnadsriktig justering av enkelte gebyrer

Det klare utgangspunktet for tjenestegebyrene på trafikant- og kjøretøyområdet er at de som hovedregel skal gjenspeile kostnadsriktig nivå for den enkelte tjenesten, slik at den enkelte bruker av tjenester betaler hva det rent faktisk koster å tilby tjenesten.

### 2.1 Løyveeksamen og fjerning av praktisk drosjeførerprøve

#### 2.1.1 Løyveeksamen

For tjenesten løyveeksamen for- gods og persontransport er det foretatt en ny kostnadsriktig vurdering. Gebyret følger av forskrift av 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften) i § 12 andre ledd, tabell rad 1.

Beregningen av kostnadsriktig gebyr for den aktuelle tjenesten er foretatt i henhold til retningslinjene i Finansdepartementets rundskriv R-112 Bestemmelser om statlig gebyr- og avgifts finansiering. I beregningen av gebyrene er det lagt til grunn tre felles kostnadselementer. Disse er tidsbruk ved tjenesteytelsen, IT-systemkostnader og «andre kostnader».

Tidsbruk ved tjenesteytelsen er en gjennomsnittlig tidsbruk ved levering av tjenesten, basert på en kvalitativ analyse av hvor mye tid som går med til tjenestehandlingen. I tillegg følger kostnader til utvikling, drift og vedlikehold/videreutvikling av IT-systemer som er knyttet til tjenesteytelsen. Andre kostnader utgjør utstyr som kreves for å levere tjenesten (eksempelvis utstyr til kontrollhall, motorsykler, MC-klær, arbeidsklær, porto, produksjon av førerkort).

På bakgrunn av en ny kostnadsriktig vurdering er det vurdert at søkeren fra og med 1. januar 2025 skal betale et gebyr på kr 1 200 når betalingen skjer på Statens vegvesens

trafikkstasjon. Det foreslås også innført et nytt gebyr for betaling via selvbetjeningsløsningen på kr 1 140. Per i dag er det ikke mulig å betale via selvbetjening, men gebyret foreslås innført for å tilrettelegge for betaling via selvbetjening i fremtiden.

### 2.1.2 Fjerning av praktisk drosjeførerprøve

Kravet til praktisk drosjeførerprøve ble avvirket av Samferdselsdepartementet den 20.2.2024. Det foreslås derfor å fjerne dette gebyret i forskrift av 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften) i § 12 andre ledd, tabell rad 5.

## 2.2. Gebyr for førerprøve

Fra 1. november 2024 innføres det en ny praktisk prøve for personer som ønsker å fjerne kode 78 (begrenset til kjøretøy med automatgir) knyttet til klasse B i trafikkopplæringsforskriften § 29–8 femte og sjette ledd. I forbindelse med innføringen av denne prøven foreslås det at gebyret for slike prøver framgår av forskrift om gebyr på tjenester utført av Statens vegvesen på trafikant- og kjøretøyområdet.

Førerkortinnehavere som har kode 78 på førerkortet har allerede vist at de behersker kjøring i samhandling med andre trafikanter godt nok til å ha førerrett, så lenge giret er automatisk. Det er derfor vurdert at det ikke er nødvendig å prøve vedkommende like bredt som ved første prøve, når det bare er snakk om å vise at kandidaten behersker manuelt gir. Den praktiske prøven for å fjerne kode B 78 vil derfor i likhet med klasse BE og T ha en kortere varighet enn en ordinær praktisk prøve for klasse B. Det foreslås derfor at gebyret for å fjerne kode B 78 følger gebyrsatsen for klasse BE og klasse T. Gebyret foreslås innført fra 1. januar 2025. Det blir foreslått at gebyret settes til kr 1 150 ved oppmøte, og kr 1 120 ved selvbetjening.

## 2.3 Gebyr for tilsyn med fartsskriververksteder

Forskrift om fartsskriververksteder innførte fra 1. oktober 2018 nye krav til fartsskriververkstedene. Fartsskriververkstedet må betale et gebyr for gjennomført tilsyn. Kostnadsberegningen av gebyret som skjedde i forbindelse med ny forskrift i 2018 tok utgangspunkt i at Statens vegvesen brukte betydelig lengre tid på gjennomføringen av tilsynene sammenlignet med dagens situasjon. Forordning (EU) 165/2014 introduserte imidlertid nye krav med måltall om tilsyn annethvert år med fartsskriververksteder. I praksis betyr det at fartsskriververkstedene siden 2018 har rukket å ha tilsyn minst 2 ganger. Tidligere krevde tilsynene mer oppfølging og tid i forbindelse med førstegangsetablering og gjennomgang av verkstedenes kvalitetsstyringssystem og overgang til skjerpede krav til smarte fartsskrivere.

Etter kravet om gjennomføring av denne type tilsyn minst annethvert år, har Statens vegvesen erfart at gjennomføring av tilsyn med de samme virksomhetene etter flere runder

er vesentlig forenklet og effektivisert. Også digitaliseringen av tilsynene gjennom eTilsyn har bidratt til at tidsbruken på tilsynene er redusert. Dagens gebyrsats for gjennomføring av tilsyn som fastsatt i forskrift om fartsskriververksteder § 25, jf. forskrift om gebyr på tjenester utført av Statens vegvesen på trafikant- og kjøretøyområdet kapittel 15 vil etter dagens situasjon ikke være kostnadsriktig. Statens vegvesen har etter en ny kostnadsriktig beregning av tilsynsgebyret kommet til at gebyret bør reduseres fra kr 13 450 til kr 8 970. I forslag til stortingsvedtak om statsbudsjettet for 2025 er tilsvarende reduksjon lagt til grunn.

Statens vegvesen foreslår derfor at gebyret for tilsyn med fartsskriververkstedene reduseres fra kr 13 450 til kr 8 970.

## 2.4 Dagsprøvekjennermerke og påskiltingsgebyr

Disse gebyrene er kostnadsberegnet i 2024 slik at prisen reflekterer kostanden ved å produsere og levere tjenesten. Tidligere har prisen for dagsprøvekjennermerker vært høyere på grunn av fare for misbruk av ordningen. Prisen for påskiltingsgebyret har tidligere vært høyere fordi det inneholder elementer både av tjenestegebyr og administrativ sanksjon for ikke å ha overholdt en lovpålagt forpliktelse med tanke på den preventive effekten.

Vi legger derfor frem et forslag for gebyr for dagsprøvekjennermerker på kr 310, og et forslag om gebyr for å få tilbake kjennermerker (påskiltingsgebyr) på kr 440.

## 2.5 Fartsskriverkort

Overgang til ny versjon (G2v2) av fartsskriverkort i 2023 har medført store kostnader, og i tillegg økt kortpris på grunn av større chip med økt lagringskapasitet. Vi legger derfor frem et forslag om økt gebyr for fartsskriverkort på henholdsvis kr 390 ved oppmøte på trafikkstasjon og kr 360 ved bestilling i selvbetjening.

## 2.6 Typegodkjenningssgebyr

### 2.6.1. Innledning

Statens vegvesen Trafikant og kjøretøy gjennomførte en større gebyrendring med virkning fra 1. januar 2022. Gebyr for typegodkjenning ble ikke behandlet i denne runden på grunn av arbeid med å innføre nytt regelverk for kjøretøygodkjenning. Dette ble innført 1. oktober 2022 og det er derfor aktuelt å se nærmere på gebyrene for typegodkjenning.

Statens vegvesen foreslår en ny beregning av gebyr for typegodkjenning av komplette kjøretøy slik at de blir mer kostnadsriktige. Beregningen vil gjelde generelt for typegodkjenning av disse, men tar utgangspunkt i kostnadene for nasjonal typegodkjenning og nasjonal småserietypegodkjenning. EU-typegodkjenning av komplette kjøretøy er på nåværende tidspunkt lite aktuelt i Norge og er derfor ikke hensyntatt i prisfastsettelsen. Dersom dette på sikt skulle endre seg bør man vurdere å justere den foreslåtte kostnadsberegningen.

Forslaget er avgrenset mot EU-typegodkjenning av komponenter og deler til kjøretøy. Gebyret er i dag satt til å være det samme som for typegodkjenning for kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg. Det innebærer at dagens gebyr er på 2100 kroner. Gebyret vil videreføres og kun indeksreguleres.

Det påpekes at vi for typegodkjente komplette kjøretøy vil gå bort ifra skille mellom lette og tunge kjøretøy. Selv om det for komponenter og deler vises til dagens gebyrinndeling nr. 1 (til og med 3500 kg) poengteres det at totalvekten hverken nå eller tidligere har hatt betydning fastsettelsen av dette gebyret.

Bakgrunnen for videreføringen av gebyret for EU-typegodkjente komponenter og deler er at Statens vegvesen har behandlet få slike godkjenningssaker. Det er derfor ønskelig med et bredere erfaringsgrunnlag før et nytt gebyrforslag fremmes.

### 2.6.2 Bakgrunn

Det har vært en stor utvikling på typegodkjenningsområdet fra 70-tallet og til i dag. I den spede begynnelsen var det kun noen få kjøretøyklasser som kunne typegodkjennes og utvalget innenfor hver kjøretøymodell var svært begrenset. I dag kan de fleste kjøretøyklasser typegodkjennes. Kjøretøyene blir stadig mer komplekse og kommer i mange varianter og versjoner. Statens vegvesens gebyrer for typegodkjenning reflekterer imidlertid ikke utviklingen som har skjedd på området. Gebyrsatsene har kun hatt årlige indeksreguleringer og det anses derfor nødvendig med en oppdatert kostnadsberegning som i større grad gjenspeiler dagens kostnader ved typegodkjenning.

Ordnings med typegodkjenning har eksistert siden 70-tallet. Datidens typegodkjenning var hovedsakelig basert på kjøretøymodeller og utvalget innenfor hver kjøretøymodell var svært begrenset og av den grunn enkelt å håndtere. Grunnlaget for beregning av datidens kostnad for typegodkjenning er ukjent.

Frem til april 2009 var EF (EU)-typegodkjenning kun mulig for personbiler M1. EU vedtok i 2007 et nytt rammedirektiv (2007/46/EF) med ikrafttredelse 29. april 2009. Rammedirektivet inkluderte fra da også kjøretøyklassene M2, M3, N1, N2, N3, O1, O2, O3 og O4. Dette medførte at det kom på markedet et betydelig større antall kjøretøy med EU-typegodkjenning. Med implementering av direktivet opphørte også muligheten for nasjonal typegodkjenning av disse klassene. Det er imidlertid en åpning for «begrenset» nasjonal typegodkjenning gjennom nasjonal småserietypegodkjenning.

Traktor og motorsykkel har siden 2005 hatt en ordning for EU-typegodkjenning. Nasjonal typegodkjenning av disse kjøretøyklassene har av den grunn ikke vært aktuelt bortsett fra for traktor med hastighet inntil 50 km/t.

## 2.6.3. Regelverk

### 2.6.3.1 Typegodkjenning generelt

Typegodkjenning av de ulike kjøretøyklassene reguleres i ulike forskrifter, men definisjonen av typegodkjenning er i all hovedsak lik. Det tas derfor utgangspunkt i definisjonen i forordning (EU) 2018/858 som erstatter direktiv 2007/46/EF med virkning fra 5. juli 2020. Forordningen er tatt inn i norsk rett gjennom forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil (heretter bilforskriften) § 1–4 og gjelder som norsk rett med de tilpasninger som følger av bilforskriften. I forordningen art. 3 (1) defineres typegodkjenning på følgende måte:

*the procedure whereby an approval authority certifies that a type of vehicle, system, component or separate technical unit satisfies the relevant administrative provisions and technical requirements*

Typegodkjenning er hovedsakelig beregnet for kjøretøytyper som serieproduseres, og hvor prosedyrer for produksjonssamsvar sikrer at alle eksemplarer er i henhold til det som er typegodkjent. Det er da ikke nødvendig å godkjenne hvert enkelt eksemplar.

Fabrikanten fasetter betegnelser for kjøretøyets merke, eventuell handelsbetegnelse og type. Forordning (EU) 2018/858 bilag I del B definerer hvilke spesifikasjoner som skal være felles innenfor en type, variant og versjon.

Kriteriene for hva som regnes som samme “type” varierer noe mellom kjøretøyklassene. Generelt kreves det at kjøretøyene har følgende til felles:

- Navn på fabrikant
- Kjøretøyklasse
- Chassis (selvbærende eller ramme)

Dersom en kjøretøytype produseres i forskjellige utførelser, skal disse inndeles i varianter og eventuelt versjoner. Antallet kan variere fra én til mange tusen. Kriteriene for variant/versjon er forskjellige for de ulike kjøretøyklassene.

Man opererer i dag med fire alternativer for typegodkjenning:

- EU-typegodkjenning
- EU-småserietypegodkjenning
- Nasjonal typegodkjenning
- Nasjonal småserietypegodkjenning

Forskjellen mellom EU-typegodkjenning og nasjonal typegodkjenning defineres i forordning (EU) 2018/858 art. 3. Videre gir artiklene 42 og 43 nærmere beskrivelse av prosessen for nasjonal småserie typegodkjenning. EU-typegodkjenning utstedes på bakgrunn av bestemmelsene i forordningen mens nasjonal typegodkjenning utstedes på bakgrunn av

medlemstatens nasjonale regelverk. En EU-typegodkjenning er gyldig i hele EU/EØS-området.

Ordningen med nasjonal typegodkjenning er ikke fullt ut harmonisert, hvilket innebærer at øvrige medlemsland ikke er forpliktet til å akseptere slik typegodkjenning. Dersom fabrikanten ønsker det, skal godkjenningsmyndigheten forespørre annet lands myndighet om denne aksepterer typegodkjenningen i sitt land. Avslag skal begrunnes.

Ved småserietypegodkjenning er det, i motsetning til ordinær typegodkjenning, satt et tak på hvor mange kjøretøy som kan registreres på samme typegodkjenning. Hva maks produksjonsantall er varierer ut ifra kjøretøyklasse.

### 2.1.2.2. Kort om prosessen for typegodkjenning

Det er Statens vegvesen som er godkjenningsmyndighet for typegodkjenning av kjøretøy, jf. bilforskriften § 2-1, motorsykkelforskriften §§ 6 og 7, traktorforskriften §§ 6, 7 og 8 og kjøretøyforskriften § 6-2 nr. 1.

Søknad om typegodkjenning skal sendes inn til Statens vegvesen av fabrikanten, men for tilhenger til traktor og beltemotorsykkel (snøscooter) aksepteres søknad fra importør. Ved typegodkjenningssøknaden skal det legges ved en informasjonsmappe med;

- et opplysningsskjema om kjøretøyet med komplett sett av tekniske opplysninger som er nødvendig for typegodkjenning, herunder testrapporter fra teknisk prøveinstans, og
- alle data, tegninger, fotografier samt andre relevante opplysninger om kjøretøyet.

Prosesen for selve typegodkjenningen er i all hovedsak lik uavhengig av om det er EU-typegodkjenning, EU-småserietypegodkjenning, nasjonal typegodkjenning eller nasjonal småserietypegodkjenning.

For bil og tilhenger til bil gir forordning (EU) 2018/858 bestemmelser for prosedyren ved typegodkjenning, jf. bilforskriften § 1-4 og kap. 3.

Traktorforskriften § 5 fastsetter at traktor og tilhenger *skal følge fremgangsmåte og krav som framgår av rettsaktene nevnt i § 3 dersom ikke annet følger av denne forskrift.*

Motorsykkelforskriften § 5 fastsetter også at *kjøretøy i gruppe L og deler og utstyr til disse, skal følge fremgangsmåte og krav som framgår av rettsaktene nevnt i § 3 dersom ikke annet følger av denne forskrift.*

Det vises både i traktor- og motorsykkelforskriften § 5 til forskriftenes § 3. I forskriftenes § 3 vises det til flere forordninger hvor de relevante for typegodkjenningsprosedyren er henholdsvis (EU) 167/2013 og (EU) 168/2013.



Traktorforskriften § 7 hjemler muligheten for nasjonal typegodkjenning. Bestemmelsen fastsetter at kjøretøyklassene R, S, C, T4.1 og T4.2 kan typegodkjennes etter kravene i kjøretøyforskriften, alternativt kravene i rettsaktene angitt i § 3.

Kjøretøyforskriften §§ 6–12 og 6–13 regulerer typegodkjenning av beltemotorsykel (snøscooter).

Ved opprettelse av typegodkjenning tildeles hver godkjenning et typegodkjenningsnummer i samsvar med harmonisert europeisk mønster, for eksempel e1\*2018/858\*00047\*00. I tillegg tildeles et norsk godkjenningsnummer (NGN), for eksempel 3052.001/2023, til hver variant/versjon. NGN er ikke knyttet til tekniske data, men til avgiftsgruppen kjøretøyet plasseres i.

### 2.1.3 Gebyr for typegodkjenning

Høsten 2023 ble gebyrene for typegodkjenning samlet i en felles forskrift om gebyr på tjenester utført av Statens vegvesen på trafikant- og kjøretøyområdet. Tidligere fremgikk dette av bilforskriften, traktorforskriften, motorsykkelforskriften og kjøretøyforskriften, avhengig av kjøretøyklasse. Den nye forskriften endret ikke fastsettelsen av gebyrene.

I dag fremgår gebyr for typegodkjenning i kapittel 8 i forskrift om gebyr på tjenester utført av Statens vegvesen på trafikant- og kjøretøyområdet.

#### **§ 8–1 Gebyr for typegodkjenning av kjøretøy**

*Gebyrsatsene for typegodkjenninger av kjøretøy og etterkontroll ved typegodkjenninger av kjøretøy er som følger:*

1. Kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3 500 kg	Kr 2100,-
2. Kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg	Kr 3120,-
3. Kjøretøy under 1), fornyet søknad med begrenset kontroll	Kr 1040,-
4. Kjøretøy under 2), fornyet søknad med begrenset kontroll	Kr 1580,-

*For EU-typegodkjenning betales dobbelt gebyr. Satsen under nr. 1, gjelder også EU-typegodkjenning av komponenter og deler til kjøretøy.*

#### 2.1.3.1 Faktorer som påvirker gebyrets størrelse

Gebyrets størrelse bør fastsettes slik at det dekker de faktiske utgifter Statens vegvesen har i forbindelse med typegodkjenningen, herunder kostnader for:

- dokumentasjonskontroll
- kjøretøykontroll
- fabrikantkontroll (inkludert kontroll ved produksjonsanlegg)
- tilgjengeliggjøring av kjøretøydata i systemene
- utstedelse av typegodkjenningsattest

- øvrige systemtekniske/administrative kostnader

Myndighetsoppgaver som regelverksarbeid og klagesaksbehandling anses for å falle utenfor godkjenningsarbeidet og bør derfor ikke påvirke gebyrets størrelse.

For bil og tilhenger til bil er det et krav om at godkjenningsmyndigheten skal foreta en fabrikantkontroll ved produksjonsanlegg, jf. (EU) 2018/858 bilag IV. Det er ikke oppstilt et tilsvarende krav for de øvrige kjøretøyklassene. Ved typegodkjenning av bil og tilhenger til bil vil det derfor være en betydelig større kostnad for godkjenningsmyndigheten enn ved typegodkjenning av de andre kjøretøyklassene.

Det presiseres at Statens vegvesen kun er godkjenningsmyndighet og ikke en testinstans. Av den grunn foretar ikke Statens vegvesen testing etter de ulike kravområdene. Alle relevante kravområder skal underbygges med en egenerklæring eller testrapport fra utpekt testinstans, avhengig av hva rettsakten selv krever. Kjøretøykontrollen gjøres kun for å verifisere at typen det søkes om er i samsvar med oppgitte tekniske data.

### 2.1.3.2 Nærmere om hva som foreslås endret fra dagens gebyrsatser

Det er flere forhold som tilsier at fastsettelsen av gebyrene for typegodkjenning bør justeres. Først og fremst skyldes dette at det har skjedd en utvikling på typegodkjenningsområdet som medfører at gebyrene for typegodkjenning ikke gjenspeiler dagens kostnader.

I dag er gebyrets størrelse ulik for lette og tunge kjøretøy, og for nasjonal –og EU–typegodkjenning. Disse forskjellene foreslås ikke videreført. I tillegg foreslås det å gå bort ifra praksisen med betaling av gebyr for hver NGN.

#### **Lette og tunge kjøretøy**

I dag skiller man i gebyrene for typegodkjenning på lette og tunge kjøretøy. Inndeling etter vekt foreslås ikke videreført. Forslaget differensierer heller ikke mellom kjøretøyklasser. Det antas i dag at Statens vegvesen som godkjenningsmyndighet vil bruke tilnærmet samme tid uavhengig av kjøretøyets vekt og hvilken kjøretøyklasse som søkes typegodkjent. Det kan imidlertid være noen forskjeller i størrelsen på informasjonspakken som leveres av fabrikant avhengig av klassen kjøretøyet tilhører. Dette kan påvirke tidsbruken ved dokumentkontrollen. På sikt utelukkes det derfor ikke, på bakgrunn av opparbeidet erfaring, at det vil foretas endringer som differensierer gebyr etter kjøretøyklasser.

#### **EU-typegodkjenning**

Etter dagens regelverk er det lagt opp til dobbelt typegodkjenningsgebyr ved utstedelse av norske EU-typegodkjenninger. Det er i tidligere høringer tilkjennegitt at man ikke har hatt nok kunnskap eller erfaring til å vurdere kostnadene ved dette, men antatt at det vil være mer ressurskrevende for Statens vegvesen med hensyn til oppfølging.

I de nye gebyrsatsene er det ikke tatt hensyn til om det er EU– eller nasjonal typegodkjenning og gebyrene gjelder for typegodkjenning generelt. Bakgrunnen for dette er

at det frem til nå ikke har vært aktuelt med EU-typegodkjenning av komplette kjøretøy i Norge, og det fremstår på nåværende tidspunkt som lite sannsynlig at utenlandske aktører vil ønske å foreta typegodkjenning her. Dette skyldes trolig at de fleste søkerne av typegodkjenning holder til i utlandet og at de søker om dette i land de er etablert. Dersom dette på sikt skulle endre seg bør det vurderes om den foreslåtte kostnadsberegningen skal justeres, for eksempel ved at det fastsettes en egen gebyrsats for EU-typegodkjenning.

### **Gebyr for hver NGN**

Dagens praksis er at hver variant og versjon innenfor en typegodkjenning tildeles en NGN (et norsk godkjenningsnummer) og gebyret for typegodkjenning betales for hver NGN. Dette medfører at den som søker om typegodkjenning blir belastet med gebyret for typegodkjenning flere ganger. Dette kan oppfattes som urimelig og er en praksis Statens vegvesen i forbindelse med det nye forslaget foreslår å gå bort ifra.

### **2.1.3.3 Ny fastsettelse av gebyrenes størrelse – to ulike tilnærminger**

Statens vegvesen har vurdert to ulike metoder for å fastsette gebyrene for typegodkjenning:

1. Faktiske kostnader påløpt i forbindelse med typegodkjenningen
2. Fast gebyr basert på en analyse av tidsbruk ved typegodkjenningen

Statens vegvesen har kommet frem til at fast gebyr basert på en analyse av tidsbruk vil være den beste løsningen (alternativ 2). Nedenfor vil fordelene og ulempene ved de to alternativene presenteres.

#### **Alternativ 1**

I alternativ 1 fastsettes gebyret på bakgrunn av de faktiske kostnadene Statens vegvesen har i forbindelse med typegodkjenningen. Det ses i denne sammenheng hen til tid medgått til kontrolloppgaver, innlegging av kjøretøydata i systemene og utstedelse av typegodkjenningsattest. I tillegg legges det på et administrativt påslag på 10 %.

Dersom det er aktuelt med fabrikantkontroll vil dette komme som et eget gebyr. Beregningsgrunnlaget vil være faktisk tidsbruk og påløpte reisekostnader.

Alternativ 1 vil gi et kostnadsriktig gebyr da det vil være den faktiske tiden Statens vegvesen benytter i forbindelse med typegodkjenningen som faktureres. Det vil også være en hensiktsmessig tilnærming ved fastsettelsen av gebyret for fabrikantkontrollen da disse kostnadene er vanskelig å anslå, særlig med tanke på at norske kjøretøyfabrikanter er spredt utover hele landet. Løsningsforslaget gir imidlertid lite forutsigbarhet for de som søker om typegodkjenning og det vil være tidkrevende å administrere for Statens vegvesen. Det kan også være utfordrende å fastslå den faktiske tidsbruken på grunn av for eksempel tidsavbrudd i saksbehandlingen.

På bakgrunn av lite forutsigbarhet og krevende kostnadsberegning er dette et alternativ Statens vegvesen ikke anbefaler.

## Alternativ 2

Alternativ 2 er et fast gebyr basert på et anslag av erfaringsmessig tidsbruk. I tillegg kommer et fast gebyr ved fabrikantkontroll hvor dette er aktuelt.

Alternativ 2 kan fastsettes på følgende måte:

Kontrolltrinn	Tidsforbruk, timepris 815	Total kostnad
Dokumentasjonskontroll	4 timer	3260
Kjøretøykontroll	1 time	815
Innlegging i typegodkjenningsdatabasen (inntil 10 varianter/versjoner) og utstedelse av TG-attest	3 timer	2445
System (AKG) og hall		154
Administrativt påslag	10 %	652
<b>SUM</b>		<b>7326</b>

Gebyret inkluderer dokumentasjonskontroll, kjøretøykontroll, innlegging av inntil 10 varianter/versjoner i typegodkjenningsdatabasen, utstedelse av typegodkjenningsattest, system- og andre kostnader samt et administrativt påslag på 10 %.

For godkjenninger som har flere enn 10 varianter/versjoner vil det tilkomme et gebyr på kr. 400,- per variant/versjon. Tilleggsgebyret dekker de kostnadene Statens vegvesen har ved økt arbeidsmengde i disse tilfellene.

Dette forslaget vil, etter Statens vegvesens oppfatning, i gjennomsnitt gi riktig kostnad. Et fast gebyr skaper dessuten forutsigbarhet både for de som søker typegodkjenning og for Statens vegvesen. Det vil gjøre faktureringsjobben enklere ved at man har et fastsatt beløp for denne sakstypen.

### *Fabrikantkontroll*

Fabrikantkontroll vil foretas i forbindelse med førstegangsutstedelse av typegodkjenning til fabrikant. Deretter skal det gjennomføres ny fabrikantkontroll minimum hvert tredje år. Det er kun for bil og tilhenger til bil det er fastsatt et krav om fabrikantkontroll. De andre klassene har enda ikke innført dette og det er usikkert hvorvidt det er aktuelt å innføre en slik kontroll.

Kostnaden ved fabrikantkontrollen vil være variabel ettersom den krever reise. Av habilitetsårsaker kreves det at man er minst to personer fra Statens vegvesen i dette

arbeidet, hvorav minst en skal tilhøre fagseksjonen for kjøretøygodkjenning. Den andre personen kan være tilknyttet geografisk seksjon. Ved å begrense antall kontrollører til to vil størrelsen på utgifter og dermed gebyret som kreves holdes på et så lavt nivå som mulig.

Kostnaden for en person per dag er etter gjeldende timesats kr. 6110,-. I tillegg til dette beløpet kommer diettkostnader. Reisekostnaden vil variere, så det foreslås å sette et fast beløp for denne. Reisekostnad kan estimeres slik:

Ved flyreise t/r inkl. 6 timer reisetid Estimert kostnad for flyreise tur/retur (innland): 3000,-	7890,-
Ved bruk av bil (fast km til 250 av hensyn til gebyrfastsettelse) (250 km*4,90 = 1225) (reisetid 6 timer á 815 = 4890)	6120,-
Overnatting hotell, 2 netter á kr. 1700,- (fast estimert pris av hensyn til gebyrfastsettelse)	3400,-
Timekostnad 2 dager	12230
Diettkostnad 2 dager	1880,-
<b>Kostnad ved flyreise</b>	25400,-
<b>Kostnad ved bruk av bil</b>	23620,-

Det foreslås å benytte et gjennomsnitt av summene for flyreise og bruk av bil som grunnlag for gebyret for fabrikantkontroll. Gjennomsnittet vil være kr. 24510. Dette gebyret vil tilkomme ved førstegangssøknad om typegodkjenning. Deretter vil det faktureres selvstendig hvert tredje år i forbindelse med revisjon av fabrikant, jf. gjeldende bestemmelser i forordning (EU) 2018/858 bilag IV.

### **Gebyr ved endring av typegodkjenning**

En typegodkjenning er ikke lenger gyldig dersom det foretas endring på kjøretøyet som medfører at det ikke lenger er samsvar med utstedt godkjenning. I slike tilfeller vil det være aktuelt å utvide typegodkjenningen. Kostnaden ved en slik utvidelse begrenser seg til en forenklet kjøretøykontroll, dokumentasjonskontroll og administrative handlinger. Gebyret kan derfor settes betydelig lavere. Statens vegvesen foreslår følgende:

Oppgave	Tidsbruk, timepris kr. 815,-	Total kostnad
Dokumentasjonskontroll	2 timer	1630
Kjøretøykontroll	1 time	820
Innlegging i TG-base, inntil 10 varianter/versjoner, utstedelse av ny TG-attest	1,5 timer	1220
System (AKG) og hall		30
Administrativt påslag	10 %	370
<b>Sum</b>		4060

Som ved førstegangsgodkjenning vil gebyret her også inkludere inntil 10 varianter/versjoner. I tillegg vil det tilkomme et gebyr på kr. 200,- pr variant/versjon utover de 10 som er inkludert i gebyret for utvidelse.

#### 2.1.4 Forslaget

Av hensyn til forutsigbarhet for de som søker typegodkjenning foreslås det å benytte et fast gebyr. Dette skaper også forutsigbarhet for Statens vegvesen og bidrar til en forenkling av kostnadsberegningen.

Det foreslås et felles gebyr uavhengig av totalvekt og hvilken kjøretøyklasse som ønskes typegodkjent. Det vil derfor ikke lenger skilles mellom lette og tunge kjøretøy.

De nye gebyrsatsene vil gjelde for typegodkjenning generelt. Det vil ikke sondres mellom EU- og nasjonal typegodkjenning.

I samsvar med vurderingene foretatt over foreslås følgende gebyr for typegodkjenning av kjøretøy:

#### **§ 8-1 Gebyr for typegodkjenning av kjøretøy**

*Gebyrsatsene for typegodkjenninger av kjøretøy er som følger:*

1. Typegodkjenning av kjøretøy inklusiv 10 varianter/versjoner kr 7 330,-
2. Tillegg per variant/versjon utover 10 stk. kr 400,-
3. Fabrikantkontroll kr 24 500,-
4. Utvidelse av typegodkjenning inklusiv 10 varianter/versjoner kr 4 070,-
5. Tillegg per variant/versjon utover 10 stk. ved utvidelse kr 200,-

*For EU-typegodkjenning av komponenter og deler til kjøretøy kr 2180,-*

### 2.1.5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Statens vegvesen legger til grunn at de nye gebyrsatsene for typegodkjenning i all hovedsak vil ha positive konsekvenser. Det legges særlig vekt på at de foreslåtte gebyrsatsene vil være mer kostnadsriktige enn dagens satser.

Forslaget innebærer blant annet at man går bort ifra inndelingen av gebyrsatser etter kjøretøys klasse og totalvekt. En felles gebyrsats for typegodkjenning vil være enklere å forholde seg til både for søkere av typegodkjenning og Statens vegvesen.

For flere søkere av typegodkjenning vil forslaget gi lavere kostnader. Dette gjelder spesielt de som har mange varianter/versjoner i hver typegodkjenning. Konsekvensene av kostnadsriktig justert gebyr vil variere etter hvor mange varianter/versjoner som inkluderes i typegodkjenningen. For de med antall under 4 varianter/versjoner vil det medføre økt kostnad mens de med 4 eller flere vil få redusert kostnad sett i forhold til dagens gebyr. For kjøretøy med totalvekt over 3500 kg vil skjæringspunktet være ved 3 varianter/versjoner. Ved utvidelse av typegodkjenning vil kostnaden også reduseres ettersom det ikke vil kreves fullt gebyr for denne typen saker.

I forbindelse med det nye forslaget foreslår Statens vegvesen å gå bort ifra praksisen med å belaste typegodkjenningsgebyr for hver NGN. I dag tildeles hver variant og versjon innenfor en typegodkjenning en NGN (et norsk godkjenningsnummer) som medfører at den som søker om typegodkjenning blir belastet med gebyret for typegodkjenning flere ganger. Praksisendringen innebærer at gebyret ikke vil belastes mer enn en gang og vil derfor slå positivt ut for søkere av typegodkjenning.

Statens vegvesen antar at det vil bli færre typegodkjenningssøknader fordi de søknadene som sendes inn vil inneholde flere varianter/versjoner. Dette medfører at antall søknader og behandlingstid reduseres. Dette vil være positivt både for søker av typegodkjenning og Statens vegvesen.

For søkere av typegodkjenning for bil eller tilhenger til bil vil det påløpe et gebyr for fabrikantkontroll. Dette vil være en betydelig kostnad for disse søkerne. Det vil imidlertid kun være et gebyr som pålegges ved en førstegangsutstedelse av typegodkjenning og hvert tredje år i forbindelse med revisjon.

For Statens vegvesens del vil inntektene ved typegodkjenning sannsynligvis reduseres. Til gjengjeld vil gebyrene i større grad gjenspeile de faktiske kostnadene knyttet til typegodkjenning.

## 3 Indeksregulering av gebyrer

Det ble i 2019 vedtatt innført et prinsipp om bruk av differensierte gebyrer ved bruk av selvbetjeningsløsninger. Prinsippet om differensierte gebyrer innebærer at det ved bruk av selvbetjeningsløsninger foretas vurderinger av hva som er kostnadsriktig nivå på gebyrene.

Dette medfører at gebyrene ved bruk av selvbetjeningsløsninger i de fleste tilfeller er forskjellig fra gebyrene ved oppmøte på trafikkstasjoner.

Med forbehold om Stortingets samtykke, foreslås det i henhold til Prop.1 S (2024–2025) å indeksregulere gjeldende gebyrbelagte tjenester, som budsjetteres under kapittel 4320, post 02. Endringen forutsettes satt i kraft 1. januar 2025.

Indeksreguleringen forutsetter endring av forskrift om gebyr på tjenester utført av Statens vegvesen på trafikant- og kjøretøyområdet, forskrift om kjøre- og hviletid og fartsskriver for vegtransport i EØS og forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften).

## 4. Nærmere om forslaget

Forslaget innebærer en kostnadsriktig regulering og en indeksregulering av gebyrene for:

- Førerprøver, utstedelse av førerkort og kompetansebevis (førerkortforskriften)
  - Forskrift om gebyr på tjenester utført av Statens vegvesen på trafikant- og kjøretøyområdet, kapittel 2.
- Utstedelse av dagsprøvekjennermerke og gebyr for å få tilbake kjennemerker (forskrift om bruk av kjøretøy)
  - Forskrift om gebyr på tjenester utført av Statens vegvesen på trafikant- og kjøretøyområdet, kapittel 3.
- Enkeltgodkjenning av kjøretøy (kjøretøyforskriften)
  - Forskrift om gebyr på tjenester utført av Statens vegvesen på trafikant- og kjøretøyområdet, kapittel 4.
- Enkeltgodkjenning og godkjenning av bil og tilhenger (bilforskriften)
  - Forskrift om gebyr på tjenester utført av Statens vegvesen på trafikant- og kjøretøyområdet, kapittel 5.
- Enkeltgodkjenning og godkjenning av traktor (traktorforskriften)
  - Forskrift om gebyr på tjenester utført av Statens vegvesen på trafikant- og kjøretøyområdet, kapittel 6.
- Enkeltgodkjenning og godkjenning av motorsykkel (motorsykkelforskriften)
  - Forskrift om gebyr på tjenester utført av Statens vegvesen på trafikant- og kjøretøyområdet, kapittel 7.
- Typegodkjenninger av kjøretøy (kjøretøyforskriften, bilforskriften, traktorforskriften og motorsykkelforskriften)
  - Forskrift om gebyr på tjenester utført av Statens vegvesen på trafikant- og kjøretøyområdet, kapittel 8.
- Søknad om igangsetting av byggeprosjekt for motorsykkel og bil (forskrift om amatørbygde kjøretøy)
  - Forskrift om gebyr på tjenester utført av Statens vegvesen på trafikant- og kjøretøyområdet, kapittel 9.
- Godkjenning av trafikkskole, kursarrangør, trafikklærer og faglig leder (trafikkopplæringsforskriften)



- Forskrift om gebyr på tjenester utført av Statens vegvesen på trafikant- og kjøretøyområdet, kapittel 10.
- Søknad om godkjenning som kursarrangør, utrykningsinstruktør og undervisningsansvarlig (utrykningsforskriften)
  - Forskrift om gebyr på tjenester utført av Statens vegvesen på trafikant- og kjøretøyområdet, kapittel 11.
- Søknad om godkjenning som opplæringsvirksomhet (kontrollopplæringsforskriften)
  - Forskrift om gebyr på tjenester utført av Statens vegvesen på trafikant- og kjøretøyområdet, kapittel 12.
- Søknad om godkjenning som kontrollorgan, teknisk leder og kontrollør (forskrift om periodisk kjøretøykontroll – PKK)
  - Forskrift om gebyr på tjenester utført av Statens vegvesen på trafikant- og kjøretøyområdet, kapittel 13.
- Søknad om godkjenning som verksted, særlig arbeidstillatelse og teknisk leder eller stedforsteder (verkstedsforskriften)
  - Forskrift om gebyr på tjenester utført av Statens vegvesen på trafikant- og kjøretøyområdet, kapittel 14.
- Søknad om godkjenning og tilsyn med fartsskriververksted (forskrift om fartsskriververksteder)
  - Forskrift om gebyr på tjenester utført av Statens vegvesen på trafikant- og kjøretøyområdet, kapittel 15.
- Søknad om godkjenning av alkolåsverksted (forskrift om alkolås, alkolåsverksteder mv.)
  - Forskrift om gebyr på tjenester utført av Statens vegvesen på trafikant- og kjøretøyområdet, kapittel 16.
- Gebyr for parkeringsvirksomhet og opplæringstilbydere (gebyrforskriften)
  - Forskrift om gebyr på tjenester utført av Statens vegvesen på trafikant- og kjøretøyområdet, kapittel 17.
- Gebyr kompetansebevis for vakter under sykkelritt (forskrift om sykkelritt på veg)
  - Forskrift om gebyr på tjenester utført av Statens vegvesen på trafikant- og kjøretøyområdet, kapittel 18.
- Kjøre og hviletid
  - Forskrift om kjøre- og hviletid og fartsskriver for vegtransport i EØS
- Kompetanseprøver for drosjesjåfør
  - Yrkestransportforskriften
- Utstedelse av løyver, eksamen og kompetansebevis
  - Yrkestransportforskriften

## 5. Forslaget

Forslag til endringsforskrift følger som vedlegg 3 til denne høringen.

## 6. Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen **3. desember 2024**. Svar som kommer inn etter denne fristen, kan ikke påregnes å bli tatt hensyn til.

Hørings svar kan enten:

- lastes opp elektronisk under selve høringen på våre nettsider,
- sendes som e-post til [firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no) eller
- sendes pr. post til:

Statens vegvesen  
Trafikant og kjøretøy  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Vennligst oppgi vårt referansenummer **20/361–91** dersom hørings svar sendes inn via e-post eller pr. post.

---

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

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

[www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no)

**Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag**