



**Statens vegvesen**

## Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til forskrift om endring i forskrift om bruk av kjøretøy

Kjøretøyregistrering

Kjøretøy

17. oktober 2024

Vår ref.: 24/145826

## Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	3
2	Bakgrunn.....	3
3	Dagens datadeling .....	4
4	Gjeldene rett .....	4
5	Nærmere om forslaget .....	5
6	Kontroll .....	6
7	Bedre samhandling mellom etatene .....	7
7.1	Skatteetaten og avgift.....	8
8	Statistikk .....	8
9	Endringer i forskrift om bruk av kjøretøy .....	9
10	Gjeninnførsel av kjøretøy .....	10
10.1	Dagens regelverk og praksis.....	10
10.2	Problemstillinger .....	11
10.2.1	Trafikksikkerhet .....	11
10.2.2	Proporsjonalitet.....	11
10.3	Ønsker innspill .....	12
10.3.1	Forslag .....	12
10.3.2	Øvrig regelverk.....	13
11	Samfunnsøkonomiske konsekvenser.....	13
12	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	13
12.1	Systemendringer.....	13
13	Høringsfrist.....	14

# Høringsnotat – Forslag til forskrift om endring i forskrift om bruk av kjøretøy

## 1 Innledning

Statens vegvesen sender med dette på høring forslag til endringsforskrift til forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy («bruksforskriften»).

Statens vegvesen foreslår å gå bort fra Tollkortet (blankett NA-0221) og at informasjonen kun deles digitalt mellom Tolletaten og Statens vegvesen.

Forslag til endringsforskrift følger av vedlegg 2.

## 2 Bakgrunn

Tollkortet, også kjent som blankett NA-0221, har tradisjonelt vært et ihendehaverdokument for å bekrefte at avgifter er betalt ved import av kjøretøy til Norge. Dette inkluderer både merverdiavgift og engangsavgift. Før kjøretøyet kan registreres i Norge, må disse avgiftene være betalt.

Etter utviklingen av nye teknologiske løsninger i offentlig sektor legges i dag all informasjon (unntatt ansvarlig for avgift) som står på tollkortet inn i TVINN, Tolletaten sitt saksbehandlingssystem. Dataene deles i dag med Statens vegvesen. For kjøretøy som importeres av profesjonelle aktører som har tilgang til TVINN, foregår i dag all datadeling digitalt.

For bruktimporterte kjøretøy gir Tolletaten i dag ut tolldeklarasjon, kvittering på betalt MVA og tollkort. Tolletaten fyller ut feltene for hoveddata/fortolling på tollkortet og stempler det.

Videre er det eier, «melder» (ansvarlig for avgift) og eventuell importør og/eller forhandler som selv fyller inn feltene for personopplysninger og erklæring for avgift, samt eventuelt forhandlers erklæring.

Tollkortet må deretter tas med videre med til Statens vegvesen hvor kjøretøyet godkjennes og registreres.

Flere av feltene på tollkortet er på grunn av den digitale datadelingen ikke lenger i bruk. Blant annet benyttes ingen felter på vognkortets bakside, som gjelder teknisk informasjon om godkjenningen av kjøretøyet. Statens vegvesen ser derfor på muligheten for å avskaffe det «fysiske tollkortet» på papir og erstatte dette med elektronisk datadeling som ivaretar tollkortets funksjon.

Forslaget om å avskaffe tollkortet er diskutert med Skatteetaten, Tolletaten og Politidirektoratet i forbindelse med utarbeidelsen av høringen.

### 3 Dagens datadeling

Tolletaten gjør tilgjengelig en feed som inneholder informasjon om fortolling av kjøretøy. Statens vegvesen henter denne informasjonen løpende. Når kjøretøyet er inne hos Statens vegvesen til en fysisk kontroll for å godkjennes før det kan registreres, legges understallsnummeret inn i Autosys kjøretøy godkjenning (AKG), Statens vegvesen sitt saksbehandlingssystem for godkjenning av kjøretøy. De innhentede fortollingene knyttes til understallsnummeret til det aktuelle kjøretøyet, og legges inn i AKG.

### 4 Gjeldene rett

Forskrift om bruk av kjøretøy (bruksforskriften) § 2–7 omhandler *fortollete* utenlandsregistrerte kjøretøy og bruken av disse i Norge. Bestemmelsen sier blant annet at utenlandskregistrert kjøretøy ikke kan brukes i Norge ut over 30 dager etter at kjøretøyet er fortollet her i landet.

Videre sier bestemmelsen at tollkortet (blankett NA-0221) må medbringes i kjøretøyet til enhver tid, frem til kjøretøyet er enkeltgodkjent her i landet.

Bestemmelsen lister også opp sanksjoner dersom vilkårene ikke blir fulgt. Herunder at kjennemerkene kan inndras dersom det er mer enn 30 dager siden tollkortet ble utlevert.

Kontrollen og sanksjonen er knyttet opp mot bestemmelsens første ledd om at kjøretøy ikke kan brukes i Norge ut over 30 dager etter at kjøretøyet er fortollet her i landet.

Formålet bak bestemmelsen er å forhindre unndragelse av engangsavgift. Avgiftsplikt er regulert i forskrift om engangsavgift på motorvogner § 1–2 og knytter seg i hovedsak til registrering i Kjøretøyregistret:

«Avgiftsplikt oppstår:

1. ved første gangs registrering av motorvogner i det sentrale motorvognregisteret,
2. når betingelsene for avgiftsfrihet, eller avgiftsnedsettelse ved første gangs registrering ikke lenger er oppfylt,
3. når motorvognens avgiftsmessige status eller avgiftsmessige grunnlag endres etter første gangs registrering,
4. når oppbygget motorvogn tas i bruk før ny registrering.»

## 5 Nærmere om forslaget

Dersom forslaget om å avskaffe tollkortet gjennomføres vil dette i praksis ikke innebære noen endringer når det gjelder kommersiell import av kjøretøy for profesjonelle aktører som har tilgang til TVINN. Denne prosessen løses i dag, som nevnt innledningsvis, med datadeling mellom Tolletaten og Statens vegvesen.

Ved privat import av kjøretøy vil forslaget føre til en praksisendring. Tolletaten vil ikke lenger skrive ut et tollkort, kun en deklareringsform. Når kjøretøyet skal vises for godkjenning hos Statens vegvesen vil den tekniske informasjonen bli hentet inn digitalt via TVINN.

Søknad om godkjenning skal etter bilforskriften § 2–3 fremsettes av fabrikant, kjøretøyets eier eller av person som har fullmakt fra en av disse. Da tollkortet tidligere ble ansett som ett ihendehaverdokument, har praksis vært at den som er i besittelse av dokumentet anses som eier, og derfor kan vise kjøretøyet til godkjenning. Ved en eventuell avskaffelse av tollkortet må dette vurderes på annet vis.

Ved fortolling må følgende dokumenter fremlegges:

- transitteringsdokumentet
- faktura eller kjøpskontrakt som viser den faktiske kjøpesummen, samt eventuell fraktfaktura og dokumentasjon på eventuelle andre utgifter som er påløpt kjøretøyet før passering norsk grense (f.eks. forsikring for frakten)
- originalt utenlandsk registreringsdokument eventuelt Samsvarssertifikat (COC).<sup>1</sup>

For kjøretøy som tidligere har vært registrert i utlandet er hovedregelen at vognkort skal innleveres til Statens vegvesen i forbindelse med registreringen, jf. bruksforskriften § 2–5 tredje ledd bokstav f. For å bekrefte at kjøretøyet har vært registrert i utlandet tidligere og skal godkjennes som bruktimport, må dette også vises ved godkjenningen.

Ved godkjenningen gjør Statens vegvesen søk i internasjonale databaser på kjøretøyets understallsnummer, samt utenlandsk registreringsnummer (dersom dette foreligger) for å kontrollere at det ikke foreligger en etterlysning eller liknende.

Dersom en person viser et importert kjøretøy til godkjenning hos Statens vegvesen, må:

- vognkort fremlegges
- kjøretøyet være fortollet
- kjøretøyet ikke være etterlyst

Det bør derfor være overveiende sannsynlig at vedkommende er kjøretøyets eier.

Etter godkjenningen kan kjøretøyet registreres i Autosys kjøretøy registrering (AKR), Statens vegvesen sitt saksbehandlingsprogram for registrering. I dag fyller eier og/eller «melder» (avgiftsansvarlig) selv inn navn og informasjon på tollkortet og leverer til en trafikkstasjon. Dersom registreringen gjøres av en forhandler oppgis informasjon om hvem som skal være eier til forhandleren, som starter en registrering i Statens vegvesen sin bransjeløsning

---

<sup>1</sup> [Import av bil og andre kjøretøy – Tolletaten](#) (04.09.2024)

(saksbehandlingsadgang til AKR for forhandlere). I disse tilfellene står forhandler som «melder» og er ansvarlig for avgift.

Det kan gå tid mellom når kjøretøyet ble godkjent og når det skal registreres. Det kan også ha skiftet eier. Det gjøres en ny sjekk mot nasjonale og internasjonale registre på kjøretøyets understellsnummer, for å sikre at det ikke er etterlyst på tidspunktet for registreringen.

Navnet på «melder» på tollkortet må stemme med vedkommende som har betalt engangsavgiften til Skatteetaten. Den som skal registreres som eier av kjøretøyet i Kjøretøyregisteret må godkjenne eierskapet ved å logge inn på Statens vegvesen sin selvbetjeningsløsning, eller ved å møte opp og signere og legitimere seg på en trafikkstasjon.

Ved avskaffelse av tollkortet foreslås det at informasjonen om hvem som er «melder» (avgiftsansvarlig) og hvem som skal stå som eier enkelt oppgis til Statens vegvesen muntlig eller skriftlig, i skranken på en trafikkstasjon eller digital henvendelse, alternativt via forhandler. I praksis vil ikke dette være annerledes da det er eier og/eller melder selv som i dag fyller inn denne informasjonen på tollkortet.

Som i dag foreslås det å fortsette med kravet om at «melder» må legitimere seg ovenfor Statens vegvesen. Dette henger sammen med forskrift om engangsavgift på motorvogner § 1–3 som sier at det er «den som melder motorvognen til registrering» som er ansvarlig for avgiften. Engangsavgiften må være betalt før kjøretøyet kan registreres og kan som nevnt gjøres digitalt via Skatteetaten sine løsninger. For å sikre at det er rette vedkommende som melder kjøretøyet til registrering må vedkommende legitimere seg.

Proessen videre vil også være lik som i dag. «Melder» (avgiftsansvarlig) sjekkes mot Skatteetaten sin løsning. Det må være overenstemmelse med kjøretøyet (understellsnummer) og navn på «melder». Navnet på «melder» som legges inn i AKR må være likt som den som har betalt engangsavgiften i Skatteetaten sin løsning. Om det ikke er samsvar, eller avgift ikke betalt får vedkommende beskjed om at avgift ikke er ok og kjøretøyet kan ikke registreres.

Vi presiseres at AKR kun kjører en spørring mot Skatteetaten sine systemer for betaling av engangsavgift for å sikre at engangsavgiften er betalt som et vilkår for registrering første gang i Norge. Vedkommende som legges inn som «melder» i AKR vil ikke bli avgiftspliktig eller få krav om betaling av engangsavgift fra Skatteetaten.

Videre vil vedkommende som skal stå som eier i Kjøretøyregisteret måtte godkjenne eierskapet ved å logge inn med elektronisk ID som for eksempel BankID i Statens vegvesen sin selvbetjeningsløsning, eller legitimere seg og signere på et skjema for å godkjenne eierskapet på en trafikkstasjon.

## 6 Kontroll

Forslaget vil også innebære en praksisendring i kontrollsammenheng. Det følger av bruksforskriften § 2–7 at fortollet utenlandskregistrert kjøretøy ikke kan brukes ut over 30

dager etter det ble fortollet i Norge. Og at de utenlandske kjennemerkene kan inndras dersom “det er mer enn 30 dager siden blankett NA-0221 ble utlevert, eller blankett NA-0221, vognkort eller dokumentasjon tilsvarende vognkort ikke medbringes kjøretøyet.”

Både Tolletaten, Politiet og Statens vegvesen har kontrollmyndighet etter denne bestemmelsen.

Når et kjøretøy blir fortollet blir det utstedt en deklarasjon fra Tolletaten. Et alternativ er å erstatte kravet om oppbevaring av tollkortet med deklarasjonen. I tråd med digitaliseringen foreslås det derimot å gå helt bort fra kravet om å oppbevare et fysisk dokument som bekrefter fortolling i kjøretøyet.

Tolletaten har via sine systemer direkte tilgang til fortollingsdato og kan enkelt kontrollere dette i kontrollsammenheng. Disse dataene deles i dag med Statens vegvesen. Etter noen systemendringer som beskrevet i punkt 12.1, kan Statens vegvesen ved kontroll langs vei enkelt gjøre oppslag på kjøretøyets understellsnummer i VADIS og se dato for når kjøretøyet ble fortollet i Norge.

Kontroll av fortollingsdato langs vei er et lite område for alle tre kontrollmyndigheter, og er totalt lite i omfang. For alle kontrollmyndigheter vil det alltid være mulig å kontrollere fortollingsdato ved å kontakte Tolletatens operasjonssenter.

En løsning som foreslått fjerner behovet for at et fysisk dokument som viser dato for fortolling alltid må medbringes i kjøretøyet.

## 7 Bedre samhandling mellom etatene

Tolletaten mottar stadig henvendelser fra personer som har mistet tollkortet og behandlingen av disse tar mye tid. Denne problemstillingen vil falle bort dersom forslaget om å avskaffe tollkortet vedtas.

Det oppleves også at personer er usikre på hvem de skal kontakte dersom de har spørsmål om tollkortet, som i enkelte tilfeller fører til at de tar kontakt med feil etat. Som eksempel kan nevnes personer som mister dokumentet. Tollkortet har logoen til Statens vegvesen øverst, og er i utgangspunktet Statens vegvesen «sitt dokument». Derimot utstedes det av Tolletaten, og det er Tolletaten som må utstede nytt dersom det mistes.

Når det kommer til veiledning om utfylling av dokumentet og veien videre etter fortolling er dette Statens vegvesen sin oppgave, men enkelte retter spørsmålene til Tolletaten ettersom det er de som utsteder.

Statens vegvesen tror forslaget vil føre til mindre forvirring rundt hvilken etat som skal kontaktes med konkrete spørsmål rundt import av kjøretøy.

## 7.1 Skatteetaten og avgift

Skatteetaten er ansvarlig for engangsvgiften som er en avgift som må betales ved første registrering av motorkjøretøy i Norge.

«Ved første gangs registrering er den som melder motorvognen til registrering ansvarlig for avgiften. For avgift som oppstår før eller etter første gangs registrering er eier på det tidspunktet avgiftsplikten oppsto ansvarlig for avgiften.», jf. forskrift om engangsvgift på motorvogner § 1–3.

På tollkortet i dag er det et felt for «melder til registrering». Dette feltet fylles ut av «melder» selv før tollkortet leveres til Statens vegvesen for registrering.

Avgiften må være betalt før kjøretøyet kan registreres. Dette følger både av forskrift om engangsvgift på motorvogner § 1–4 og bruksforskriften § 2–5 andre ledd.

Engangsvgiften betales digitalt via Skatteetaten sin selvbetjeningsløsning, alternativt via nettbank. Når en person logger inn og betaler engangsvgiften vil denne personen/virksomheten regnes som melder av kjøretøyet. Det vil si at det er denne personen/virksomheten som er avgiftspliktig for engangsvgiften. Personen som betaler engangsvgiften må være den samme som står som «melder» på tollkortet, for at Statens vegvesen skal få treff mot Skatteetaten om at engangsvgift er betalt.

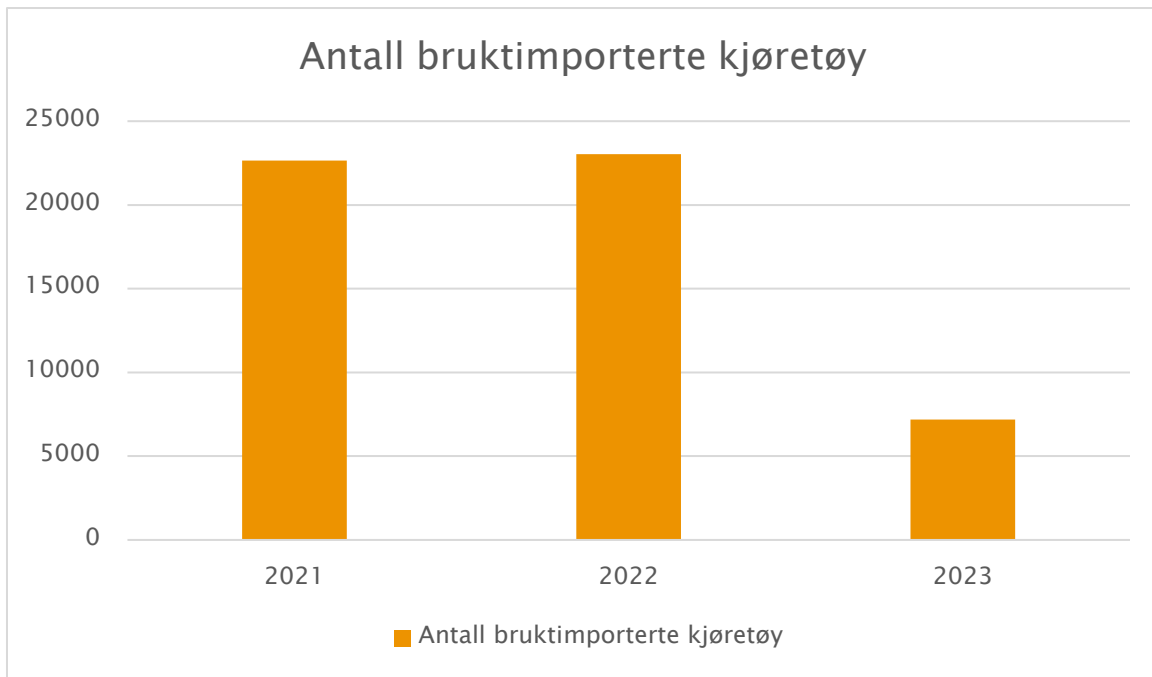
Melder trenger ikke være den samme som eier. «Eier» og «melder» (ansvarlig for betaling av engangsvgiften) fylles ut av personen/virksomheten selv, ikke av det offentlige. Om tollkortet avskaffes kan denne informasjonen oppgis muntlig eller skriftlig til Statens vegvesen. Forhandler som benytter Statens vegvesen sin bransjeløsning kan starte førstegangsregistrering og vil alltid stå som «melder». Forhandler oppgir hvem som skal stå som «eier». Eier må legitimere seg ved oppmøte på en trafikkstasjon eller digitalt og godkjenne eierskapet til kjøretøyet.

Etter ansvarlig for betaling av engangsvgiften (melder) og eier er lagt inn i Statens vegvesen sitt saksbehandlingssystem (AKR) må den som skal stå som registrert eier i Kjøretøyregisteret godkjenne eierskapet. Dette gjøres elektronisk via selvbetjeningsløsningen til Statens vegvesen eller ved oppmøte på en trafikkstasjon.

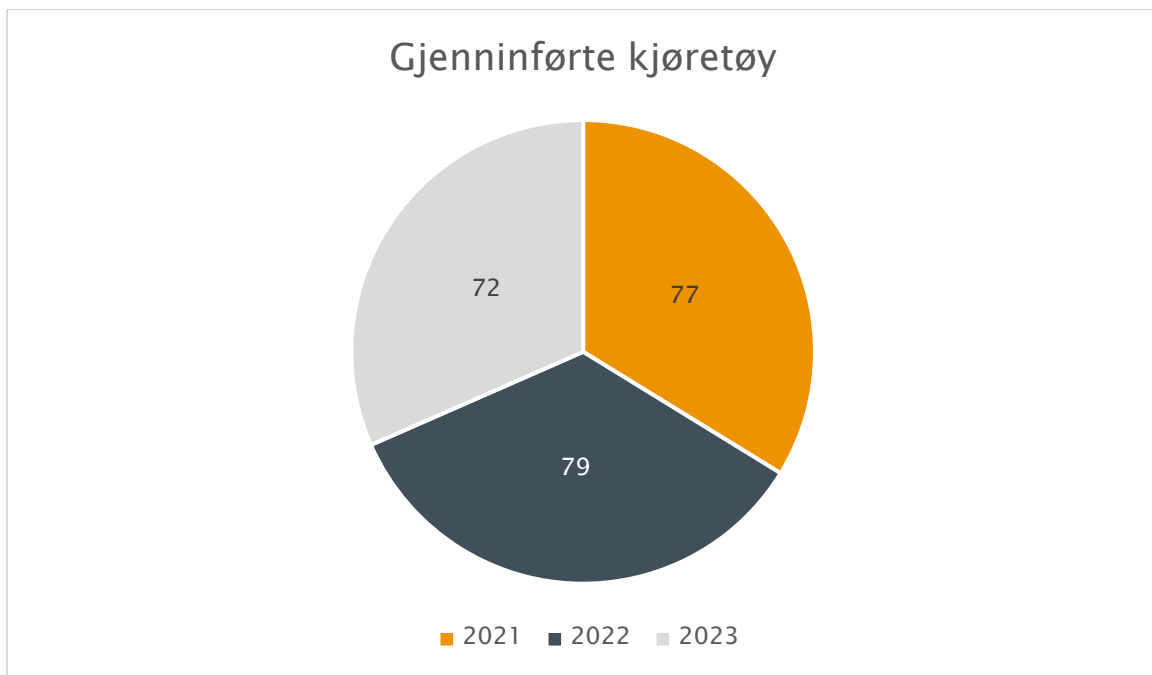
## 8 Statistikk

I årene 2021 og 2022 ble ca. 23 000 bruktimporterte kjøretøy innført og registret i Norge. I 2023 var det en kraftig nedgang på import, trolig som følge av at den Norske kronen sank i verdi.





Av disse kjøretøyene er det ca. 70 stykker hvert år som er gjeninnført.



## 9 Endringer i forskrift om bruk av kjøretøy

Forslag til endringsforskrift følger som vedlegg 2 til denne høringen.

## 10 Gjeninnførsel av kjøretøy

I dag behandles bruktimporterte kjøretøy som har vært registret i Norge tidligere (gjeninnførsel), ulikt fra bruktimporterte kjøretøy som ikke har vært registrert i Norge tidligere. Forskjellen er at det stilles krav til fysisk kontroll av bruktimporterte kjøretøy, men ikke gjeninnførte kjøretøy.

Den forskjellige behandlingen av importerte kjøretøy fremstår som forvirrende for kjøretøyeiere, og unødvendig vanskelig å forholde seg til.

### 10.1 Dagens regelverk og praksis

Bruksforskriften § 2–5 regulerer vilkårene for registrering *første* gang i Norge. Den kan derfor etter ordlyden «første gang» ikke benyttes for kjøretøy som gjeninnføres.

Videre sier § 2–7 at utenlandsk vognkort og kjennemerker skal leveres inn i forbindelse med enkeltgodkjenningen. Da kjøretøy som gjeninnføres ikke gjennomgår en ny «godkjenning» kommer heller ikke denne bestemmelsen til anvendelse.

Av rådsdirektiv 1999/37/EF av 29. april 1999 om registreringsdokumenter for kjøretøyer (Vognkortdirektivet) følger det av artikkel 5 at;

*Med sikte på ny registrering av et kjøretøy som tidligere er registrert i en annen medlemsstat skal vedkommende myndigheter kreve at del I av det tidligere vognkortet leveres i ethvert tilfelle, og at del II leveres dersom dette ble utstedt. Myndighetene skal trekke tilbake de(n) del(er) av det tidligere vognkortet som er levert, og oppbevare den (dem) i minst seks måneder. De skal innen to måneder underrette myndighetene i medlemsstaten som utstedte kortet om at det er trukket tilbake. De skal returnere kortet som er trukket tilbake til disse myndighetene dersom de anmoder om det innen seks måneder etter at det er trukket tilbake. Dersom vognkortet består av del I og II, og del II mangler, kan vedkommende myndigheter i den medlemsstaten der det søkes om ny registrering, unntaksvis treffe avgjørelse om ny registrering av kjøretøyet, men bare etter å ha fått bekreftet, skriftlig eller elektronisk, fra vedkommende myndigheter i medlemsstaten der kjøretøyet tidligere var registrert, at søkeren har rett til å registrere kjøretøyet på ny i en annen medlemsstat.*

Vognkortdirektivet artikkel 5 skiller ikke på kjøretøy som registreres for første gang i et nytt land, og kjøretøy som gjeninnføres.

Det finnes i dag ingen egen bestemmelse i bruksforskriften for gjeninnførte kjøretøy, disse behandles derfor likt som øvrige registrerte kjøretøy i Norge, etter bruksforskriftens bestemmelser for omregistrering og eierskifter. For å oppfylle vilkårene i vognkortdirektivet og bekjempe bedrageri og ulovlig handel med stjalne kjøretøyer, er det etablert en fast praksis hos Statens vegvesen med innkreving av vognkort og utenlandske kjennemerker også for gjeninnførte kjøretøy. Dette gjelder uavhengig av tiden kjøretøyet har vært utført og hvilken registreringsstatus det har hatt i utlandet. Videre må det dokumenteres at kjøretøyet er fortollet.

Etter forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy (PKK-forskriften) § 5 behandles all import likt. Frist for periodisk kontroll (PKK) settes til 12 måneder fra datoen kjøretøyet registreres i Norge, med mindre det fremlegges godkjent kontrollattest fra annen EØS-stat.

## 10.2 Problemstillinger

### 10.2.1 Trafikksikkerhet

For gjeninnførte kjøretøy betyr dette i praksis at det kan gå 12 måneder før kjøretøyet gjennomgår fysisk kontroll i Norge. I snitt er det ca. 75 kjøretøy som gjeninnføres og registreres hvert år. Frem til kjøretøyene gjennomgår kontroll på godkjent verksted i forbindelse med frist for PKK er det opp til sjåføren å vurdere om kjøretøyet er i forsvarlig stand, jf. vegtrafikkloven § 23.

Hvilket land, hvor lenge et kjøretøy har vært utført og om det var avregistrert i utlandet er uten betydning etter dagens regler om PKK og krav til kontroll.

Statistikken viser at en svært liten andel av kjøretøyene som gjeninnføres som får trafikkfarlige feil på første PKK etter innførsel.



### 10.2.2 Proporsjonalitet

Eventuelle tiltak som iverksettes for å sikre at de i snitt 75 kjøretøyenes gjeninnføres hvert år er trafikksikre når de brukes på veien, må veies mot nødvendigheten og de samfunnsøkonomiske konsekvensene.

Eventuell obligatorisk kontroll hos Statens vegvesen av alle kjøretøy som gjeninnføres vil føre til en noe vanskeligere prosess ved gjeninnførsel, både for kjøretøyeiere og Statens vegvesen. Derimot vil den bidra til å ivareta trafikksikkerheten.

EU kommisjonen sitt formål om et indre marked med fritt varebytte og fri bevegelighet må tas med i vurderingen. Enhver «vanskeliggjøring» av registreringsprosesser ved import vil være imot dette formålet. *Unødvendige* kontroller vil være uforenelig med hensynene bak EU kommisjonen sine formål.

### 10.3 Ønsker innspill

Statens vegvesen ønsker innspill på gjeninnførselsprosessen.

#### 10.3.1 Forslag

Det er sett på muligheten for å likebehandle all import, ved å også kreve at kjøretøy som gjeninnføres må inn til en kontroll. Ikke en fullstendig godkjenning, slik som kjøretøy som ikke har vært registrert i Norge tidligere, men en sjekk av kjøretøyets identitet og overordnede tilstand. En slik kontroll sikrer at fagkyndige kan konstatere at kjøretøyet er i forsvarlig stand og er trygg å bruke på norske veier. Dette vil bedre trafiksikkerheten og bidra til nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken.

Videre sikrer det at det er det faktiske kjøretøyet som tidligere var registrert i Norge, som vil vanskeliggjøre eventuell hvitvasking og kriminalitet. I dag er det kun krav om innlevering av det utenlandske vognkortet, og Statens vegvesen ser ikke det faktiske kjøretøyet.

Et mulig forslag er å likestille registrering av alle importerte kjøretøy, med å endre ordlyden i bruksforskriften § 2–5 til også å omhandle gjeninnførte kjøretøy.

Vi foreslår å endre overskriften til bestemmelsen til å omfatte begge tilfeller for import; Vilkår for registrering første gang i Norge *og ved gjeninnførsel*. Det samme gjelder ordlyden i bestemmelsen tredje ledd; «Følgende må dokumenteres ved registrering første gang i Norge, *og ved gjeninnførsel*».

Dette vil også forskriftsfeste at utenlandske vognkort skal leveres inn, også for kjøretøy som gjeninnføres.

Videre foreslås det å legge inn tydelig hjemmel om at også gjeninnførte kjøretøy skal inn til en kontroll hos Statens vegvesen. For bruktimporterte kjøretøy som ikke tidligere har vært registrert i Norge er dette hjemlet i bestemmelsens andre ledd:

«Før registrering skjer første gang i Norge må kjøretøyet være godkjent eller typegodkjent av Statens vegvesen. Prototyper må være godkjent av Statens vegvesen før registrering».

Kjøretøy som gjeninnføres har allerede vært godkjent i Norge og vi mener derfor denne bestemmelsen ikke er dekkene for gjeninnførte kjøretøy. Statens vegvesen mener også det blir feil å «godkjenne» et kjøretøy som allerede er godkjent. Vi foreslår derfor følgende endring som et fjerde ledd til bruksforskriften § 2–5:

Kjøretøy som innføres og tidligere har vært registrert i Norge skal til kontroll hos Statens vegvesen før det kan registreres.

Hensikten med kontrollen er å sikre at kjøretøyet er i forsvarlig stand og at det er samme kjøretøy som tidligere var registrert i Norge.

Statens vegvesen har vurdert å gi unntak for kjøretøy som kan dokumentere at kjøretøyet har vært gjennom PKK eller tilsvarende i utlandet i løpet av de siste to årene. Dette vil være i tråd med PKK-forskriften, men vil ikke sikre ID-en på disse kjøretøyene i like stor grad.

### 10.3.2 Øvrig regelverk

Etter bruksforskriften § 2–29 tredje ledd må eierskiftehistorikken i Kjøretøyregisteret være fullstendig før *omregistrering* kan gjennomføres. Dersom det etter en vurdering av mottatte hørings svar konkluderes med at gjeninnførte kjøretøy skal behandles likt som øvrig buktimport, vil det være naturlig å gi et unntak fra fullstendig eierskiftehistorikk. Alternativt tydeliggjøre at bestemmelsen ikke gjelder for gjeninnførte kjøretøy. Dette redegjøres for i høringsoppsummeringen.

## 11 Samfunnsøkonomiske konsekvenser

En avskaffelse av tollkortet vil forenkle importprosessen for både private, virksomheter, Tolletaten, Statens vegvesen og Politiet.

For private og virksomheter som importerer kjøretøy vil de ikke være avhengige av å ha med seg et fysisk dokument i kjøretøyet og sørge for å ha med seg dette fra Tolletaten og gjennom hele prosessen hos Statens vegvesen. Forslaget vil trolig også gi en bedre forståelse for de private aktørene av hvem de skal kontakte dersom de har spørsmål knyttet til konkrete deler av importprosessen.

## 12 Økonomiske og administrative konsekvenser

### 12.1 Systemendringer

I dag har Statens vegvesen sitt system som brukes av kontrollører langs vei, VADIS, ingen informasjon om fortollingsdato. Det må gjøres tilpasninger på integrasjonen mellom Statens vegvesen sine systemer VADIS og AKG, for å hente inn fortollingsdato som AKR mottar fra Tolletatens system; TVINN.

Videre må det gjøres noen endringer i visningsbildet i VADIS. Dette er antatt å være en mindre endring.

Dersom det innføres obligatorisk kontroll av gjeninnførte kjøretøy vil det måtte gjøres endringer i AKG. Dette er antatt å være en mindre endring.

## 13 Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen **31. januar 2025**. 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 **24/145826** 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**