

Drammen Trafikkstasjon
Jensvollveien 3, Lier
firmapost-sor@vegvesen.no

Henvendelsens art = Tekniske spørsmål

Innledning

Teknisk personale ved Norges trafikkstasjoner har felles regelverk å forholde seg til (det jeg vet).

Nå kan det virke som det er betydelige skjønnsmessige og regionale vurderinger i forhold til bedømmelse og service mot publikum. Dette skaper en del frustrasjon og irritasjon hos en del brukere av trafikkstasjonene.

Jeg har fått diverse tips om at Drammen Trafikkstasjon er en av de mer oppegående i forhold til for meg relevante problemstillinger (AmCar). Jeg forsøker nå denne kontakten.

Saken

Jeg har en Chevrolet Suburban, 1996mod, reg-status = kombinert bil, C1.

Da jeg kjøpte bilen hadde jeg som mange andre, i tankene å nedregge denne til status B for å gjøre den mer fleksibel for bruk og da i større grad dekke mitt behov som er å trekke tung henger og ikke i første rekke å medbringe tung last i lasterom.

Jeg er også inneforstått med at mange av disse bilene (tilsvarende type) allerede er godkjent som personbil (selv om dette da innebærer lav nyttelaststatus). Jeg har også forstått det slik at nå er denne muligheten for omklassifisering, fra C1 -> B ikke lenger mulig?

1. Jeg lurer derfor på hva er årsaken til at dette ev. ikke lenger er mulig siden tilsvarende kjøretøy tidligere kunne omklassifiseres?
2. At man ofte måtte skifte sikkerhetsbelter foran (da de originale gjerne ikke var E-merket eller ikke hadde dobbel låsing) får så være, men at man også måtte fjerne 1 stk par bladfjær bak (6 -> 5) kan virke nokså meningsløst og uklart. Altså, man må foreta en teknisk endring av kjøretøyet. For meg så virker dette høyst merkelig, man må slik jeg ser det, svekke bilens fjæring for å oppfylle en for meg uforståelig § i regelverket, for en bil som da skal kunne bære betydelig mindre last. Hadde det vært motsatt, omklassifisering B -> C1 hadde dette vært forståelig (forsterke fjæringen). Jeg har ikke klart å få noe fornuftig svar på dette. **Men kanskje dere kan gi et slikt?**
3. Jeg har også forsøkt å få lite skilt bak på denne bilen, da dette jeg nå har må bøyes litt for å passe inn i skiltbrønnen som den er utstyrt med fra fabrikk. Det jeg vet så er ikke denne type modifisering tillatt (bøye skilt)? Ulike trafikkstasjoner i mitt distrikt har

vært svært tilbakeholdne og ”toet sine hender”, stor usikkerhet og noe forsiktig NEI. Det som er litt merkelig er jo at flere tilsvarende biler har ved forespørsel (ved trafikkstasjoner utenfor Trøndelag) blitt utstyrt med slike skilt, til og med noe som er ”helt umulig”, nemlig lite skilt foran. Dette gjelder også tilsvarende kjøretøy som er nyere enn mitt. Høyst merkelig synes jeg. Høyst uheldig med så store variable skjønn. Mener å ha sett et sted i regelverket noe som at: ”hvis det fra fabrikk ikke er avsatt tilstrekkelig plass for stort skilt skal lite skilt utstedes”? [Har jeg rett og er/har kriteriene dermed vært oppfylt?](#) Nå etter ”avslaget” har jeg fått melding om at all utstedelse av ”lite skilt” er opphørt. Altså må jeg da modifisere en typegodkjent bil eller fremdeles kjøre med ulovlig (bøyd skilt).

4. Med det samme, hvordan ligger det an å registrere denne bilen fra C1 til personbil over 3500Kg? [Er eneste ”gevinst” her å få mulighet til å fjerne skillevegg eller er det også andre ”gevinster å hente”?](#) Jeg har ikke funnet så mye info om dette. Uansett så føler jeg dette kan virke litt rart. Om man da lovlig ønsker å fjerne denne sikkerhetsbarrieren (skilleveggen) som også er påmontert nakkestøtter, har man jo da fjernet 2 sikkerhetsbarrierer (selve skilleveggen + nakkestøtter for baksetepassasjerer). [Man kan medbringe like stor lastevækt og i samme høyde med som uten skillevegg ved reg-status personbil over 3500Kg? Dette virker også merkelig om man ser det fra et sikkerhetssynspunkt?](#)

Setter pris på et litt utfyllende svar da brevet vil kunne bli forevist ”overordnet myndighet”.

Mvh Rune



Statens vegvesen

Behandler
Region sør

Titel:

Deres referanse:

Vår dato:
28.04.2011

Kjøretøysak - Chevrolet Suburban - Teknisk informasjon angående spørsmål om endring av totalvekt og kjøretøygruppe.

Deres kjøretøy er etter opplysninger i motorvognregisteret en kombinert bil med Norsk typegodkjenning 0026.001/1996. Kjøretøyet er registrert med 5 sitteplasser og har største totalvekt på 3800 kg, teknisk klassifisering N2 og avgiftsmessig kjøretøygruppe 301 kombinert bil.

I kjøretøyforskriften kapittel 2 er klassifisering av biler definert. Bil for persontransport tilhører gruppe M og bil for godsbeholdning tilhører gruppe N.

Disse hovedgruppene er igjen inndelt slik at bil gruppe

M1 (personbil) er definert som bil for persontransport med høyst 8 sitteplasser i tillegg til førerstedet. (en personbil kan ha totalvekt over 3500 kg)

Bil gruppe M2 (buss) er bil til personbefordring med over 8 sitteplasser i tillegg til førerstedet og totalvekt under 5 000 kg.

Bil gruppe M3 er buss som M2 men med totalvekt over 5 000 kg.

Bil gruppe N1 (varebil) er definert som bil for godsbeholdning med tillatt totalvekt ikke over 3500 kg.

➔ **Bil gruppe N2 (lastebil) har tillatt totalvekt over 3 500 kg men ikke over 12 000 kg.**

Bil gruppe N3 (lastebil) har tillatt totalvekt over 12 000 kg.

Avgiftsmessig klassifisering som kombinert bil var i sin gunstige avgiftsmessige da engangsavgiften var ca 40 % i forhold til personbil. Det var i denne sammenheng krav til blant annet varerommets størrelse, skillevegg og at nyttelast i tillegg til fører og passasjerer måtte være på minst 400 kg og dessuten være minst halvparten av bilens tillatte nyttelast.

Postadresse
Statens vegvesen
Region sør
Postboks 723 Stoa
4808 Arendal

Telefon: 815 48 000
Telefaks: 37 01 98 01
firmapost-sor@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Jensvollvn 3
3412 LIERSTRANDA

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

1 – 2 Spørsmål om endring av totalvekt og teknisk endring.

Vegdirektoratet har i notat 08.05.2006 saksnr. 2006/022175-001 kommet med presisering for hvordan det tekniske regelverket for fastsettelse av totalvekt og opp og nedregistrering skal praktiseres.

Utdrag av relevant regelverk for fastsettelse av totalvekt i dette tilfellet er gjengitt nedenfor:

Kjøretøyforskriften § 6-3 Godkjenning av kjøretøy nr. 4

For godkjenningsspliktig kjøretøy fastsetter godkjenningsmyndigheten største aksellast, boggilast og totalvekt som kjøretøy skal godkjennes med. Disse skal være i henhold til kravene i kapittel 10

Kjøretøyforskriften § 2-6. Definisjoner av vekter og dimensjoner m.m.

5. Største totalvekt: Den maksimale totalvekt kjøretøyet er konstruert og garantert for av fabrikanten eller godkjent for av godkjenningsmyndigheten når denne har endret fabrikantens oppgave.

§ 10-1. Generelt om vektgaranti, vektfordeling og dimensjoner

1. Kjøretøy skal være konstruert og overfor godkjenningsmyndigheten garantert av fabrikanten for største aksellast, boggilast og totalvekt, og for største totalvekt av eventuell tilhenger/ tilhengerredskap til kjøretøyet

I direktiv 97/27/EF, vedlegg I, er følgende definisjon gitt:

2.6. «største teknisk tillatte totalmasse» (M): kjøretøys største masse slik den følger av konstruksjonen og yteevnen, som oppgitt av produsenten.

Største teknisk tillatte totalmasse benyttes til å bestemme kjøretøygruppen i henhold til vedlegg II til direktiv 70/156/EØF, med unntak for semitrailere og påhengsvogner, der massen som skal benyttes, er den som tilsvarer belastningen som påføres akslene når kjøretøyet er belastet til dets største teknisk tillatte totalmasse.

Det kan per definisjon fastsettes bare én største teknisk tillatte totalmasse for en gitt type teknisk kjøretøykonfigurasjon, bestemt ved et sett av de mulige verdier for numrene fastsatt i opplysningsdokumentet i vedlegg II til dette direktiv. Denne definisjonen — bare én verdi — får anvendelse tilsvarende de relevante tekniske spesifikasjoner i nr. 2.7, 2.8, 2.10, 2.11 og 2.12.

Ut fra dette skal Statens vegvesen ved registrering godkjenne største totalvekt for kjøretøy. Største totalvekt er definert som den maksimale totalvekt kjøretøyet er konstruert for og garantert av fabrikanten. Dette innebærer for det første at største totalvekt ikke kan endres med mindre det har skjedd en endring i kjøretøys konstruksjon som krever ny totalvekt. For det andre innebærer det at en teknisk konfigurasjon av en kjøretøytype kun kan ha én største totalvekt.

Det er kun kjøretøyfabrikanten som kan garantere for største totalvekt. Det må antas at fabrikanten er den som sitter med full oversikt over kjøretøys konstruksjon. En dokumentasjon fra fabrikanten på endret totalvekt må derfor aksepteres, selv om den tekniske endringen kan synes liten i forhold til totalvektsendringen. Det kan likevel bes om underlag dersom det tilsynelatende er stort avvik mellom teknisk endring og totalvektsendring.

Dokumentasjon fra importør med vedlagt underlag fra kjøretøyfabrikant anses som likeverdig med fabrikkdokumentasjon.

I tillegg anser Vegdirektoratet at det kan godtas dokumentasjon fra importør som har kjøretøyfabrikantens tillatelse til å utstede dokumentasjon, dersom denne viser til ombygging til annen fabrikantlevert utgave/ annen konfigurasjon for denne type kjøretøy og vektokumentasjonen er utstedt iht. direktiv 97/27/EØF.

Oppsummering av svar spørsmål 1 og 2.

Trafikkstasjonene må forholde seg til ovennevnte regelverk og retningslinjer ved godkjenning av endret totalvekt. Det er altså kun fabrikkanten som kan si om største totalvekt og akselvekter kan endres og hvilke teknisk endring som må gjøres. Hvordan denne endringen påvirker bilens egenskaper blir da opp til fabrikkanten å vurdere. Det stilles i dag svært strenge krav til dokumentasjon. Dersom det tidligere har blitt godkjent tilsvarende biler på bakgrunn av mangelfull dokumentasjon har et forvaltningsorgan etter forvaltningslovens § 35 hjemmel til å omgjøre ugyldige vedtak. En eventuell feilgodkjenning av tilsvarende biler gir ikke rett til å få øvrige biler godkjent på samme feilaktige grunnlag.

3 Spørsmål om lite skilt bak

Regelverk:

Kjøretøyforskriften kapittel 39.

§ 39-11. Type kjennemerke etter kjøretøygruppe

1. Bil skal ha store kjennemerker. De kan være smale eller høye.

Lisensiert rallybil som er fritatt for engangsvavgift/ tilleggsavgift, skal ha lite kjennemerke. Det kan være smalt eller høyt.

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

Bestemmelsen i tredje ledd trer i kraft 31. mai 2005.

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

Bestemmelsen i femte ledd trer i kraft 1. oktober 2001.

Svar spørsmål 3

Som det fremgår av regelverket har det ikke vært mulig å tildele lite skilt etter 1. oktober 2008. Fra 1. oktober 2001 til 31. mai 2005 kunne det tildeles små skilt både foran og bak dersom det ikke var plass til stort kjennemerke. Fra 2005 til 2008 ble denne muligheten begrenset til kun skilt bak.

Denne bilen er typegodkjent (0026.001/1996) med stort smalt skilt foran og bak. På denne biltypen ble anordninger for skilt bak ombygd for å gjøre plass til stort smalt skilt uten at dette måtte bøyes. Det har vist seg at skiltflasseringen på disse bilene ofte er blitt bygget tilbake til original slik at skiltet ikke lenger passer.

Dersom stort smalt skilt ikke passer er ikke bilen i henhold til typegodkjenning og er på et eller annet tidspunkt blitt ombygd. Når bilen er typegodkjent er det skiltstørrelsen i typegodkjenningen som gjelder og ikke størrelse i forhold til den opprinnelige plassen fabrikantene har avsatt.

Som det fremgår av regelverket har det ikke vært mulig å tildele lite skilt etter 1.oktober 2008. Fra 1. oktober 2005 til 31. mai 2005 kunne det tildeles små skilt både foran og bak dersom det ikke var plass til stort kjennemerke. Fra 2005 til 2008 ble denne muligheten begrenset til kun skilt bak. Tilsvarende bruktimporterte biler kunne i henhold til ovennevnte vilkår tildeles lite skilt.

Svar spørsmål 4 endring av kjøretøygruppe.

Dersom det ikke er mulig å fremskaffe dokumentasjon slik at totalvekten kan endres er det mulig å endre kjøretøygruppe til M1 personbil uten å endre totalvekten. Det vil i dette tilfellet kreve at fører innehar førerkort klasse C1. Et av Deres argumenter for nedregistrering av bilen var behov for å trekke tilhenger. Denne bilen ville ikke kunne trekke tyngre tilhenger selv om den hadde mindre totalvekt ei heller om den endres til personbil med totalvekt over 3500 kg. Det vil være fabrikantens oppgitte tilhenger eller vogntogvekt evt. tilhengerfestet som begrenser tilhengerens vekt. I bilens vognkort er ikke tilhengervekten oppgitt. Dette var vanlig på bil med totalvekt over 3500 kg. Dersom et slikt kjøretøy er utstyrt for å trekke tilhenger er det § 4-2 i forskrift om bruk av kjøretøy som regulerer dette.

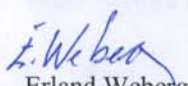
4. *Motorvogn må ikke brukes til å trekke tilhenger eller tilhengerredskap med aktuell totalvekt som er større enn den vektgrense for tilhenger som er fastsatt for motorvognen. Fastsatt vogntogvekt for motorvognen må ikke overskrides.*

Dessuten gjelder:

Motorvogn med største totalvekt over 3.500 kg og som er konstruert for fart over 30 km/t, må ikke brukes til å trekke tilhenger eller tilhengerredskap med aktuell aksellast/last fra akselkombinasjon som til sammen er større enn 1,5 ganger motorvognens aktuelle totalvekt.

Etter vårt skjønn vil det i dette tilfellet i praksis ikke ha noe for seg å endre bilen til personbil med totalvekt over 3500 kg. Når det gjelder Deres anførsel om sikkerhetsaspektet ved skilleveggen må kjøretøyklassifiseringen som nevnt innledningsvis tas i betraktning. Bilen er i dag et N kjøretøy beregnet for person og godsbeholdning. Dersom den endres til personbil (M) vil det være persontransport som er hovedformålet og bilen vil fremstå som en stor stasjonsvogn uten krav til sikringsanordninger for last.

Region Sør - Kjøretøy Nedre Buskerud
Med hilsen


Erland Weberg
overingeniør


Runar Støleggen