

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til ny *forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften)*

Statens vegvesen
Trafikant og kjøretøy
18. februar 2020

Innhold

1	Bakgrunnen for høringsforslaget	4
1.1	Ny rammeforordning	4
1.2	Behov for revisjon av bilforskriften	4
1.3	EØS-høring	5
2	Hva er nytt i bilforskriften?.....	5
2.1	Bilforskriften vil gjelde uavhengig av registreringstidspunkt.....	5
2.2	Mindre materielle endringer.....	6
2.3	Forskriftens struktur	6
3	Hva er nytt i forordningen?.....	7
3.1	Forordningens bestemmelser om markedsovervåking	7
3.1.1	Medlemsstatenes forpliktelser	7
3.1.2	Kommisjonens myndighet.....	9
3.2	Strengere krav til tekniske prøveinstanser	10
3.3	EU-enkeltgodkjenning	10
4	Nærmere om de enkelte bestemmelsene i forslaget	10
4.1	Kapittel 1 – Innledende bestemmelser	10
4.2	Kapittel 2 – Generelt om godkjenning	12
4.3	Kapittel 3 – Typegodkjenning	15
4.4	Kapittel 4– Enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy	16
4.5	Kapittel 5 – Enkeltgodkjenning av brukt kjøretøy.....	17
4.6	Kapittel 6 – Særlige godkjenningsregler	19
4.7	Kapittel 7 – Endring av godkjent kjøretøy	21
4.8	Kapittel 8 – Bruk av nasjonale tekniske bestemmelser	23
4.9	Kapittel 9 – Alternative krav ved nasjonal småseriegodkjenning	24
4.10	Kapittel 10 – Alternative krav ved enkeltgodkjenning	24
4.11	Kapittel 11 – Kjøretøy i gruppe M1 og N1 som oppfyller tredjelands nasjonale krav.....	25
4.12	Kapittel 12 – Krav til spesielle kjøretøy	25
4.13	Kapittel 13 – Krav til dekk og felg	27
4.14	Kapittel 14 – Krav ved montering av ekstra lys- og refleksutstyr	28
4.15	Kapittel 15 – Administrative bestemmelser, gebyr m.m.	29
4.16	Kapittel 16 – Markedstilsyn.....	29
4.17	Kapittel 17 – Ikrafttredelse, unntak og overgangsbestemmelser	30

4.18	Vedlegg A – Tekniske krav og administrative bestemmelser for nasjonal småserietypegodkjenning for tilhenger i gruppe O1 og O2	31
5	Mindre endring i kjøretøyforskriften § 1-1	31
6	Veileder til bilforskriften	31
7	Økonomiske og administrative konsekvenser	31
8	Høringsfrist.....	32

1 Bakgrunnen for høringsforslaget

1.1 Ny rammeforordning

EU vedtok 30. mai 2018 en ny forordning – forordning (EU) 2018/858 – for godkjenning og markedsovervåking av biler og tilhengere til disse, samt av systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøy. Forordningen vil tre i kraft 1. september 2020, men produsentene har anledning til å søke om typegodkjenning etter forordningen fra og med 5. juli 2020.

Forordningen opphever og erstatter gjeldende rammedirektiv 2007/46/EF. Nytt ved forordningen er særlig at det innføres mer omfattende krav til markedstilsyn.

Norge er gjennom EØS-avtalen forpliktet til å implementere forordningen i vårt regelverk slik at den blir rettslig bindende her i landet. Forordningen vil bli implementert i en ny bilforskrift, som skal erstatte gjeldende bilforskrift.

Referansen til den aktuelle forordningen er Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/858 av 30. mai 2018 om godkjenning og markedsovervåking av motorkjøretøyer og tilhengere til disse, samt av systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøy, om endring av forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om oppheving av direktiv 2007/46/EF.

Vedlagt følger forordningen i uoffisiell norsk versjon. Forordningen i offisiell versjon kan finnes på denne nettsiden: (her velger man det format og språk man ønsker) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1579183252365&uri=CELEX:32018R0858>

1.2 Behov for revisjon av bilforskriften

Forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften) trådte i kraft 15. september 2012 og gjelder for biler og tilhengere som godkjennes eller registreres i Norge fra og med denne datoen.

Bilforskriften inneholder ca. 30 paragrafer. I tillegg er det fire vedlegg med en rekke rettsakter. Forskriften er bygd opp slik at den i liten grad inneholder detaljer, men i hovedsak henviser til direktiver, forordninger, ECE-regulativer samt kjøretøyforskriften. En stor andel av paragrafene inneholder nasjonale krav.

Selve implementeringen av den nye forordningen utløser ikke et behov for store endringer av bilforskriften, men Statens vegvesen vil benytte anledningen til å gjennomføre en revisjon av hele forskriften. Formålet med dette er å få en forskrift som blir mer oversiktlig og enklere i bruk.

Det er ønskelig å ta inn bestemmelser som i dag ligger i kjøretøyforskriften, men som er gjort gjeldende gjennom henvisning fra bilforskriften. Det samme gjelder generelle unntak gitt med hjemmel i forskriften, men som ikke er synlige i selve forskriftsteksten. Det er også nødvendig å få på plass bestemmelser om markedstilsyn. I tillegg vil det være fornuftig å omstrukturere forskriften, herunder rydde opp i en del bestemmelser.

1.3 EØS-høring

Samtidig som forslaget sendes ut på offentlig høring vil forslaget også meldes til ESA i henhold til EØS-høringsloven av 17. desember 2004 nr. 101 § 4. En slik notifisering innebærer en stillstandsfrist på 3 måneder.

2 Hva er nytt i bilforskriften?

2.1 Bilforskriften vil gjelde uavhengig av registreringstidspunkt

Pr. i dag har vi tre forskrifter som gjelder for bil og tilhenger til bil avhengig av når kjøretøyet ble registrert eller tatt i bruk i Norge:

- Forskrift 25. januar 1990 nr. 91 om krav til kjøretøy gjelder for kjøretøy registrert eller tatt i bruk uten registreringsplikt før 1. januar 1995.
- Forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) gjelder for kjøretøy registrert eller tatt i bruk i perioden 1. januar 1995 – 14. september 2012.
- Forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften) gjelder for kjøretøy registrert eller tatt i bruk 15. september 2012 eller senere.

Statens vegvesen foreslår at den reviderte bilforskriften bryter med dette systemet ved at den skal gjelde for alle biler og tilhengere til disse uavhengig av når kjøretøyet er registrert eller tatt i bruk (uten registreringsplikt) i Norge. Dette betyr at man alltid skal starte i bilforskriften for å finne hvilke krav som gjelder. Gjennom bilforskriften del 1, se nærmere om strukturen nedenfor, vil man bli henvist til riktig sted for å finne de aktuelle kravene. For de tekniske kravene vil bilforskriften eksempelvis vise til at det er de kravene som gjaldt på tidspunkt for første gangs registrering som gjelder. Dette betyr da at man må gå til en av de ovenfor nevnte forskriftene for å finne ut hva som gjaldt på det aktuelle tidspunktet kjøretøyet ble registrert. Men noen tekniske krav som er gitt i ettertid vil kunne gjelde kjøretøy uavhengig av registreringsdato, f.eks. muligheten for å montere på ekstra fjernlys.

Den nye bilforskriften vil oppheve gjeldende bilforskrift. Men som følge av at kjøretøy som er registrert i perioden 15. september 2012 og frem til ikrafttredelsen av den nye bilforskriften skal følge de tekniske kravene som gjaldt på registreringsdatoen, vil det være forskriften på *det* tidspunktet som gjelder.

2.2 Mindre materielle endringer

Forslaget til revidert bilforskrift inneholder ikke de store materielle endringene (endringer i rettstilstanden) i forhold til hva som i dag gjelder. En stor del av gjeldende bestemmelser vil bli videreført, men som følge av helt ny struktur i forskriften vil de fremkomme i nye paragrafer. Andre bestemmelser vil få en justert og forhåpentligvis bedre ordlyd, men slik at dette ikke endrer det materielle innholdet. I punkt 4 vil vi omtale de enkelte paragrafene og vi viser derfor til gjennomgangen der for detaljerte opplysninger om endringene.

Implementering av ny forordning betyr heller ikke store endringer i det tekniske kravnivået. Det er slik at forordningen i hovedsak inneholder nye krav til markedstilsyn og bestemmelser for tekniske prøveinstanser. Da vi verken har produsenter eller tekniske prøveinstanser i Norge, vil mange av de nye bestemmelsene i praksis ikke innebære store endringer i vårt regelverk. Dog innebærer de nye reglene om markedstilsyn at vi må etablere noen nasjonale bestemmelser om dette. Dette skal vi omtale nærmere.

Vi foreslår å forskriftsfeste flere generelle unntak som i dag gjelder. Disse vil vi omtale nærmere i den bestemmelsen hvor disse foreslås regulert.

2.3 Forskriftens struktur

Statens vegvesen foreslår å dele forskriften i tre deler. Vi har valgt å skille mellom administrative bestemmelser og tekniske krav i henholdsvis del 1 og del 2, mens vi i del 3 gir noen sluttbestemmelser.

Bakgrunnen for inndelingen er dels bestemmelsenes ulike karakter, og dels et tiltak for å gjøre et omfattende regelverk mer oversiktlig og tilgjengelig. En slik inndeling er også nødvendig som følge av at forskriften skal gjelde for alle kjøretøy, uavhengig av godkjennings- og registreringstidspunkt. Inndelingen vil forhåpentligvis gjøre det enklere å få oversikt over de aktuelle reglene man er ute etter, uten å måtte lese for mange bestemmelser uten relevans i saken.

Del 1 omfatter innledende bestemmelser, ulike ordninger for godkjenning, særlige tekniske bestemmelser, samt regler for reparasjon, om- og oppbygging. Del 2 inneholder kun tekniske regler, og har ingen selvstendig virkning uten tilhørende henvisning i del 1. Bruk av forskriften vil derfor alltid starte i del 1 hvor administrative bestemmelser om for eksempel dokumentasjonsform og myndighet følger, samt henvisning til de relevante kravene som må være oppfylt i del 2, eventuelt slik at man gjennom del 1 blir henvist til tidligere gjeldende forskrifter. Del 3 inneholder bestemmelser om gebyr for forvaltningskontroll,

Systematikken avviker fra tidligere forskrifter om godkjenning av bil og tilhenger til bil, men har derimot større likhet med oppbyggingen av EUs typegodkjenningsrettsakter (både forordning EU 2018/858 og tidligere rammedirektiv 2007/46/EF). De nevnte rettsaktene har administrative bestemmelser i sin hoveddel, og utfyllende tekniske krav i vedlegg til rettsakten.

I punkt 4 vil vi omtale de enkelte bestemmelsene.

3 Hva er nytt i forordningen?

Når man nedenfor angir hvilke plikter som pålegges EU-landene (noen steder også omtalt som «medlemsstatene») skal dette etter at forordningen er tatt inn i EØS-avtalen og implementert i bilforskriften, forstås som gjeldende også for Norge. Dog er det slik at Norge ikke skal forholde seg til Kommisjonen, men til EFTAs overvåkingsorgan, ESA (EFTA Surveillance Authority).

Forordningen inneholder følgende sentrale endringer ift. gjeldende rammedirektiv:

- Innføre markedstilsyn for å verifisere kjøretøyets overensstemmelse på markedet og tillate korrigerende tiltak ved manglende overholdelse av kravene.
- Styrke typegodkjenningssystemet med mer tilsyn fra EU's side. Kommisjonen vil ha fullmakt til å suspendere, begrense eller trekke ut betegnelsen av tekniske tjenester, muligheten til å innlede tilbakekallingsaksjoner og muligheten til å pålegge økonomiske straffer dersom det er nødvendig.
- Styrke uavhengigheten til tekniske prøveinstanser og forbedre kvaliteten på testingen av kjøretøy. Dette gjøres gjennom et modifisert bedømmingssystem og strengere kriterier for tekniske tjenester.
- Etablere en ordning for EU-enkeltgodkjenning av kjøretøy.

Med virkning fra november 2012 ble sikkerhetsforordning (EF) nr. 661/2009 implementert i norsk forskrift. Dette innebar at en rekke direktiver ble opphevet og erstattet av ECE-regulativer. Den nye rammeforordningen vil videreføre alle tekniske kravområder slik de er i dag og således ikke medføre endringer når det gjelder tekniske og miljømessige kravområder. Det er likevel verdt å påpeke at utslippskravene vil bli håndhevet strengere ettersom testmetoder for avgass er gjort mer robuste.

3.1 Forordningens bestemmelser om markedsovervåking

3.1.1 Medlemsstatenes forpliktelser

Det fremgår av forordningens artikkel 6 at en medlemsstat skal utpeke en tilsynsmyndighet og at det skal gjennomføres tilsyn av EU-typegodkjente systemer, komponenter og separate tekniske enheter. Markedsovervåkingen skal utføres i samsvar med forordningen og forordning (EU) nr. 765/2008, som er implementert gjennom lov om det frie varebytte i EØS (EØS-vareloven). Medlemsstatene skal etablere ordninger for å kunne utøve markedsovervåking, og underrette Kommisjonen (i vårt tilfelle ESA) om disse. Funksjonene for typegodkjenning og markedsovervåking må holdes separate, men kan være i samme etat.

De detaljerte bestemmelsene om markedsovervåking er nye i forhold til direktiv 2007/46/EF. Hensikten med innføring av markedsovervåkingssystemer er å gi myndighetene mulighet å

kontrollere at kjøretøy/komponenter som er EU-typegodkjente og som allerede er i bruk, oppfyller gjeldende bestemmelser. Dette betyr at mens de nåværende bestemmelsene inneholder kontroll før kjøretøyet blir godkjent, vil EU-landene og Kommisjonen fremover ta stikkprøver av kjøretøy som allerede er på markedet. Dette vil gjøre det mulig å oppdage manglende overholdelse av bestemmelsene på et tidlig tidspunkt slik at det kan iverksettes nødvendige tiltak.

Forordningen stiller krav om at det skal utføres fysiske tester på minst 1 bil for hver 40.000 som er registrert i landet det foregående år, og at det minimum skal testes 5 biler. Der hvor det testes mer enn 5 biler skal minimum 20 % av testene skal være avgasstesting. Markedstilsynsmyndigheten i et land gis anledning til å inngå avtale med et annet land om å utføre slike tester.

Alle EU-land blir pålagt å ha mulighet til å treffe tiltak for kjøretøy som ikke oppfyller bestemmelsene uten at det er nødvendig å vente på reaksjoner fra den myndigheten som har utstedt typegodkjenningen. For Norges del innebærer dette at det må opprettes et system for markedsovervåking, basert på de retningslinjer som fremgår av kapittel III i forordning (EF) nr. 765/2008, samt bestemmelsene i den nye rammeforordningen kapittel 2.

Etter forordning 765/2008 artikkel 19 nr. 1 plikter markedstilsynsmyndighetene å utføre egnede kontroller av varers egenskaper i et passende omfang og på et tilstrekkelig nivå. Kontrollene skal skje ved dokumentkontroll, og der det er hensiktsmessig ved fysisk testing og laboratorieundersøkelser av stikkprøver. Markedstilsynsmyndighetene kan kreve at næringsdrivende legger frem dokumentasjon og annen informasjon som myndighetene anser som nødvendig for å kunne utføre sine oppgaver. Der det er påkrevet og berettiget, kan tilsynsmyndighetene kreve å få adgang til den næringsdrivende sine lokaler for å ta nødvendige stikkprøver. Myndighetene kan destruere eller på annen måte sikre at varer som utgjør en alvorlig risiko ikke tas i bruk. Formålet er å redusere faren for personskader og andre skader. Markedstilsynsmyndigheten skal samarbeide med næringslivet om tiltak for å hindre eller redusere risikoen for personskader eller andre skader.

Det er videre lagt opp til at EU-landene regelmessig skal foreta en periodisk gjennomgang og vurdering av hvordan deres markedsovervåkingssystem fungerer, dette skal foretas minst hvert fjerde år. Resultatene skal rapporteres til kommisjonen og forumet. Videre skal det rapporteres til kommisjonen og forumet hvordan medlemslandet har behandlet anbefalinger som er gjort av forumet. Til slutt er det krav om at en oppsummering av gjennomgangen og vurderingen skal gjøres offentlig tilgjengelig. Artikkel 90 pålegger medlemsstatene å informere Kommisjonen om anvendelsen av prosedyrene for typegodkjenning og markedsovervåking innen 5 år etter forordningens anvendelsesdato. Som EØS-land vil Norge rapportere til ESA i henhold til EØS-avtalen Protokoll 1. Det nærmere omfanget av rapporteringsforpliktelsene vil måtte kartlegges av Statens vegvesen.

Forordningen inntar ellers en rekke bestemmelser fra Europaparlaments og Rådsbeslutning nr. 768/2008/EF om felles rammer for markedsføring av produkter for å fremme gjennomføringen av den nye forordningen. Ansvar som påhviler de økonomiske aktørene i

forsyningskjeden (dvs. aktørene fra fabrikant til siste salgsledd) og de respektive markedsovervåkningsmyndighetene, spesifiseres særlig. Dette gjelder spesielt ansvaret for overvåking av ettermarkedet, det vil i hovedsak si reservedeler mv. som påmonteres/brukes på biler og tilhengere til bil og kontroll av produkter som innføres på EU-markedet. Formålet er å ivareta sikkerheten også etter at bil og tilhenger til bil er typegodkjent. Videre spesifiseres kravene til organer og organisasjoner som medlemsstatene kan delegerer noen av vurderingsoppgavene for kjøretøy, systemer, komponenter eller separate tekniske enheter til. Dette skal også sikre trygge varer, og like konkurransevilkår ved å unngå forskjellige grader av oppfølging fra tredjepartorganers side ved prøvning, inspeksjon og vurdering av kjøretøy, systemer, komponenter eller separate tekniske enheter, som søkes typegodkjent. Medlemsstaten skal sørge for at tilstrekkelige ressurser er tilgjengelige for å dekke kostnadene for markedsovervåking.

3.1.2 Kommisjonens myndighet

Kommisjonen skal organisere og for egen regning utføre prøvinger og inspeksjoner for å kontrollere at kjøretøy, systemer, komponenter og separate tekniske enheter oppfyller de relevante kravene. Prøvingene og inspeksjonene skal gjennomføres blant annet ved hjelp av laboratorieundersøkelser og prøvinger på vei på grunnlag av statistisk relevante stikkprøver, og skal suppleres med dokumentkontroll.

Kommisjonen skal etablere og lede et forum for utveksling av informasjon når det gjelder markedsovervåking. Forumet skal bestå av medlemmer oppnevnt av de enkelte medlemsland (også EØS-land som ikke er med i EU), og skal koordinere et nettverk av nasjonale myndigheter med ansvar for typegodkjenning og markedsovervåking. Dette skal bl.a. omfatte tiltak om å fremme god praksis, utveksling av informasjon vedrørende håndheving, utvikling av arbeidsmetoder og verktøy, elektronisk informasjonsutvikling, prosedyrer mv. Dersom rådgivende uttalelser fra forumet foreligger, skal kommisjonen ta hensyn til disse under arbeidet med implementerende rettsakter.

Kommisjonen har anledning til å vedta implementerende rettsakter som angir kriterier for medlemsstatenes rapportering om sine typegodkjennings- og markedstilsynsaktiviteter, jf. artikkel 6. Videre skal Kommisjonen, på bakgrunn medlemsstatenes informasjon om sin anvendelse av prosedyrene for typegodkjenning og markedsovervåking som de må gi innen 5 år etter forordningens anvendelsesdato, utarbeide en evalueringsrapport som skal legges fram for EU-parlamentet og rådet. Rapporten skal omtale hvordan Kommisjonens verifisering av samsvar i henhold til artikkel 9 fungerer.

I artikkel 85 er det bestemt at dersom det er mangler ved typegodkjent kjøretøy i forbindelse med samsvarskontroll, kan Kommisjonen ilegge straffegebyr på inntil 30 000 euro pr. kjøretøy, komponent, system eller separat teknisk enhet. Dersom en medlemsstat iht. artikkel 84 allerede har pålagt gebyr, skal dette gebyret ikke komme i tillegg til Kommisjonens gebyr. Inntektene fra gebyrordningen skal tilbakeføres til EU's generelle budsjett.

3.2 Strengere krav til tekniske prøveinstanser

Utpeking av tekniske prøveinstanser vil bli mer omfattende enn dagens praksis. I hovedsak er dette administrative bestemmelser, dvs. hvordan tekniske prøveinstanser skal vurderes og oppfølging av disse.

Tekniske prøveinstanser som ønsker godkjenning må sende inn søknad til godkjenningsmyndigheten i den medlemsstat hvor de ønsker å bli godkjent, samt hvilke kravområder det søkes om å bli godkjent for. Søknaden skal spesifisere hvilke aktiviteter den tekniske tjenesten søker på å bli utpekt.

Godkjenningsmyndigheten kan foreta godkjenning dersom det foreligger vurdering fra et nasjonalt akkrediteringsorgan om at den tekniske prøveinstansen som søker om godkjenning oppfyller kravene som fremgår av tillegg 2 til vedlegg III er oppfylt.

Dersom det ikke foreligger vurdering fra et nasjonalt akkrediteringsorgan, kan vurdering foretas av godkjenningsmyndigheten, men det skal da gjøres i samarbeid med to andre medlemsstater og en representant for Kommisjonen.

De tekniske prøveinstanser som søker om å bli utpekt kan pålegges et administrativt gebyr av medlemsstaten som helt eller delvis skal dekke kostnadene forbundet med dette.

3.3 EU-enkeltgodkjenning

EU-enkeltgodkjenning har store likheter med forordning (EU) 183/2011 som viser både til kravområder fra ECE-regulativer og FMVSS (amerikanske) og JSRRV (japanske) krav. Både fabrikanten, eier eller den som representerer en av disse kan fremstille et kjøretøy for EU-enkeltgodkjenning. Biler som er EU-enkeltgodkjent kan registreres i alle medlemsstater. Delvis ferdigbygde kjøretøy kan ikke EU-enkeltgodkjennes.

4 Nærmere om de enkelte bestemmelsene i forslaget

Vi har i gjennomgangen nedenfor som utgangspunkt valgt å ikke skrive hva bestemmelsene inneholder, men kun forklare om bestemmelsen er en videreføring av gjeldende regler og i så fall hvor de finnes i dagens regelverk. Dette for å begrense dokumentets lengde. Ved lesing av omtalen til de enkelte bestemmelsene må man derfor samtidig lese selve forskriftsforslaget. Dersom man ønsker å se hvor det aktuelle temaet reguleres i gjeldende regelverk, må man også ha både bilforskriften og kjøretøyforskriften tilgjengelig. Der det innføres regler som innebærer nye krav, rettigheter eller plikter, vil vi naturligvis kommentere dette.

4.1 Kapittel 1 – Innledende bestemmelser

Kapitlet inneholder alle bestemmelsene som er å finne i gjeldende kapittel 1. Nytt er at vi tar inn en bestemmelse om forholdet til registrering, og at vi flytter bestemmelsen om kjøretøy i bruk hit.

§ 1-1. Formål

Videreføring av § 1 i gjeldende bilforskrift.

§ 1-2. Virkeområde

Bygger på gjeldende § 2, men innholdet er noe justert. Vi har tatt inn et punkt om markedstilsyn, samt at vi har funnet det riktig å angi at forskriften gjelder uavhengig av dato for førstegangsgodkjenning og – registrering. I tillegg ser vi det som ryddig å slå fast at forskriften gjelder for Norge, herunder Svalbard.

§ 1-3. Rettsakter for godkjenning av bil og tilhenger til bil

Tilsvarende gjeldende § 3. Det er noen endringer i hvilke rettsakter som er med på listen. Bestemmelsen slår fast at de opplistede rettsaktene «gjelder som norsk forskrift med de tilpasninger som følger av bestemmelsene i denne forskrift».

§ 1-4. Definisjoner og kjøretøyklasser

Bygger på gjeldende § 4.

Første ledd er noe justert i forhold til gjeldende § 4 første ledd. Bestemmelsen slår fast at definisjonene i rammeforordningen artikkel 3 gjelder også for nasjonal godkjenning. Dette er nødvendig da forordningen i seg selv ikke gjelder nasjonal godkjenning og dermed er ikke definisjonene automatisk gjeldende gjennom implementeringen i § 1-3. I tillegg er det gitt noen definisjoner som skal sikre forståelsen og lesingen av forskriften.

Annet ledd er nytt og skyldes at det er hensiktsmessig med en presis henvisning til hvor man finner definisjoner av uttrykk knyttet til registrering. Vi gjør oppmerksom på at definisjonen av registrering i § 5-2 tredje ledd bokstav d avviker noe fra forskrift om bruk av kjøretøy § 2-1.

Tredje ledd er tilnærmet uendret fra gjeldende § 4 annet ledd.

§ 1-5. Forholdet til registrering

Dette er en ny bestemmelse i forhold til gjeldende bilforskrift. Bestemmelsen er strengt tatt ikke juridisk nødvendig da det følger av forskrift om bruk av kjøretøy § 2-5 annet ledd at kjøretøyet må være godkjent før registrering. Vi ønsker likevel å synliggjøre i bilforskriften koblingen mellom godkjenning og registrering.

§ 1-6. Kjøretøy som er tatt i bruk

Bestemmelsen bygger på gjeldende § 16. Vi har valgt å ta denne bestemmelsen inn i kapittel 1 da den nye bilforskriften omfatter alle biler og tilhengere til bil uavhengig av registreringsdato. Det er nødvendig å gjøre det tydelig innledningsvis hvilke krav som gjelder for det enkelte kjøretøy, før leseren navigerer til riktig sett med regler for sitt behov. Vi har også tatt inn en kobling til endringer av kjøretøy i kap. 7 da dette representerer et unntak fra hovedregelen om å oppfylle kravene som gjaldt ved første gangs registrering.

Et allerede godkjent og registrert kjøretøy skal som hovedregel til enhver tid oppfylle de tekniske kravene som gjaldt i Norge på det tidspunkt det ble registrert eller tatt i bruk uten registreringsplikt første gang (uansett hvor i verden). De *tekniske kravene* i den nye

bilforskriften vil derfor ikke komme til anvendelse på et kjøretøy registrert før ikrafttredelsesdato, dersom det ikke skal gjøres endringer på det.

Ønsker man å finne de tekniske kravene til et kjøretøy registrert før den nye bilforskriftens ikrafttredelse, kan Lovdatas funksjon med historiske versjoner – som er en PRO-funksjon – forenkle jobben med å finne de aktuelle tekniske kravene. Aktuelle forskrifter er den gamle bilforskriften (15. september 2012 – 1. juli 2020), kjøretøyforskriften (1. januar 1995 – 14. september 2012) og forskrift om krav til kjøretøy (31. desember 1994 og eldre). Statens vegvesen presiserer at selv om tidligere forskrift(er) oppheves ved ikrafttredelse av denne forskrift, se omtale til § 17–4 nedenfor, vil § 1–6 her gi gamle tekniske krav gyldighet for slike kjøretøy (men ikke administrative krav).

4.2 Kapittel 2 – Generelt om godkjenning

Kapittel 2 inneholder generelle bestemmelser om godkjenning. Dette kapittelet gjelder ved alle godkjenningsformer, som for øvrig behandles i kapitlene 3–5.

§ 2–1. Godkjenningsmyndighet

Første ledd slår fast at det er Statens vegvesen Kjøretøy som er godkjenningsmyndighet. Denne bestemmelsen erstatter første ledd i alle de paragrafene som i dag omhandler den enkelte godkjenningsformen. Med «Kjøretøy» menes *avdeling Kjøretøy* som ligger i Divisjon Trafikant og kjøretøy.

Inntil nylig var det i godkjenningsforskriftene angitt for den enkelte godkjenningsformen om det var Vegdirektoratet eller Regionvegkontoret som hadde myndigheten til å godkjenne kjøretøy. Med virkning fra 1. januar 2020 ble det gjennomført omorganisering av Statens vegvesen ved at regionene ble erstattet med divisjoner, samt at en del enheter ble flyttet fra Vegdirektoratet til divisjonene. Som følge av dette ble det gjennomført endringer i godkjenningsforskriftene ved at man erstattet benevnelsene «Vegdirektoratet» og «regionvegkontoret» m.fl. med «Statens vegvesen». Det er grunnen til at det pr. i dag ikke fremkommer direkte i forskriftene hvilket nivå i organisasjonen som har godkjenningsmyndigheten, men det er gjennom en fullmakt slått fast at det er Divisjon trafikant og kjøretøy som har godkjenningsmyndigheten for alle godkjenningsordningene. Vi anser det likevel som ryddig å angi i forskriften hvilken enhet i etaten som skal ha myndigheten.

Annet ledd er nytt ved at vi angir hvem som er klageinstans. Dette er ikke gjort i gjeldende bilforskrift, men det følger uansett av forvaltningsloven § 28 første ledd at enkeltvedtak kan påklages «til det forvaltningsorgan (klageinstansen) som er nærmest overordnet det forvaltningsorgan som har truffet vedtaket (underinstansen)». Dette vil da si Vegdirektoratet.

§ 2–2. Valg av godkjenningsform

Bestemmelsen er ny og er tatt inn som en veileder for hvordan videre navigere innenfor godkjenningsreglene. Den har sammenheng med § 1–5, som bestemmer når reglene i kapittel 2 aktiveres. Systematikken i forskriftsforslaget hva gjelder godkjenning, er at

kapittel 3–5 gjelder (i tillegg til kapittel 2), med mindre det aktuelle kjøretøyet er omfattet av kapittel 6.

§ 2–3. Søknad om godkjenning

Første ledd er en videreføring av gjeldende § 5 fjerde ledd.

Annet ledd slår fast at hvilke krav som stilles til dokumentasjonen og til den som fremlegger dette. Da dette gjelder alle godkjenningsordningene, vil vi ikke gjenta dette i de enkelte bestemmelsene. Vi vil gjennom denne bestemmelsen ansvarliggjøre den som søker om godkjenning ved at vedkommende er forpliktet til å gjøre en innsats for å finne frem til og fremlegge på en strukturert måte den dokumentasjonen som er relevant. Bekgrunnen for at vi inntar dette kravet er at Statens vegvesen opplever at det ved en del søknader legges frem store mengder dokumentasjon som ikke er relevant. Det tar mye tid for Statens vegvesen å gjennomgå slik dokumentasjon.

Tredje ledd er en videreføring av gjeldende § 5 sjette ledd.

Fjerde ledd er en videreføring av gjeldende § 5 femte ledd.

Femte ledd er en videreføring av gjeldende § 12.

§ 2–4. Generelt om kjøretøyets konstruksjon

Første ledd er identisk med kjøretøyforskriften § 9–1 nr. 1 første ledd. Det har også klare likhetstrekk med det som er angitt i vegtrafikkloven § 13 første ledd.

Annet ledd er nytt. Intensjonen med denne bestemmelsen er at man skal ha en mulighet til å nekte godkjenning også der et kjøretøy utgjør en trafikk- og miljøfare selv om kjøretøyet oppfyller alle gjeldende tekniske krav.

Gjeldende bilforskrift og tidligere forskrifter har vært utformet med en forutsetning om at kjøretøy som følger de angitte tekniske krav, skal godkjennes. Erfaringer de siste årene har likevel vist at det er nødvendig med en sikkerhetsventil som gjør det mulig å nekte godkjenning i spesielle tilfeller. Blant annet har en rapport fra Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) fra 2017 om brann i vogntog på rv. 7 i Måbøtunnelen 19. mai 2016 (saksnummer: vei 2017/07) tydeliggjort behovet for en slik hjemmel.

I den konkrete saken viste det seg at brannen skyldtes feil ved det hydrauliske systemet. Dette var montert for å betjene redskap ved stillstand og ikke beregnet for å betjene et hydraulisk styresystem med høyt trykk under kjøring. Slangene hadde gnisset mot hverandre over tid og dette ble ikke oppdaget hverken under bruk, ved service eller ved kontroller. Det ble påvist slitasjeskader på to slanger, og det ble påvist hull i én av disse. Skaden medførte at hydraulikkolje under høyt trykk sprutet på varme flater på eksossystemet, og at brannen med stor sannsynlighet oppsto her.

ECE-regulativ 79 omfatter det hydrauliske anlegget på lastebiler, men ikke tilhengere. I det aktuelle tilfellet var derfor ikke hydraulikksystemet kontrollert ved godkjenning. I etterkant av SHTs rapport har Statens vegvesen endret retningslinjer for godkjenning av kjøretøy slik at disse systemene nå kontrolleres.

De tekniske kravene for godkjenning av bil og tilhenger til bil dekker ikke absolutt alle komponenter i et kjøretøy, slik som situasjonen over viser. Vi foreslår derfor annet ledd i § 2–4 som en hjemmel til å kunne kontrollere områder som ikke er omfattet av tekniske krav, og nekte godkjenning dersom det oppdages alvorlige forhold.

§ 2–5. Forevisning og identitetskontroll av nytt EU–typegodkjent og EU–enkeltgodkjent kjøretøy

Bestemmelsen er ny, og slår fast våre forpliktelser til å registrere kjøretøy som er EU–typegodkjent eller EU–enkeltgodkjent. Vi vil med denne bestemmelsen forskriftsfeste den praksis som har vært fulgt som en tolkning av direktiv 2007/46/EF og en implisitt forståelse av gjeldende forskrift. Bestemmelsen tilsvare, men er ikke identisk med, den foreslåtte § 5–2 annet ledd bokstav a, som bygger på gjeldende § 10 om godkjenning av brukimportert kjøretøy. Ulikheten i ordlyd kommer av at EU–typegodkjente kjøretøy som regel registreres uten forevisning av importører og forhandlere som har avtale med Statens vegvesen om dette. Forskriftsforslaget forandrer ikke disse avtalene. Andre nye kjøretøy, som allerede har en EU–typegodkjenning eller EU–enkeltgodkjenning, må forevises for kontroll av identitet og eventuell stikkprøve der man sjekker overensstemmelse med opprinnelig godkjenning, før registrering.

§ 2–6. Fremstilling for ny godkjenning

Bygger på det som fremkommer i kjøretøyforskriften § 6–9 og kap. 7. Innebærer ikke endringer av materiell betydning.

§ 2–7. Understellsnummer

Paragrafen er i stor grad en videreføring av gjeldende § 5 a. For oppbygd kjøretøy gir § 7–7 regler om understellsnummer (basert på gjeldende § 5 b).

Første ledd er uendret.

Annnet ledd er uendret, bortsett fra at siste punktum i gjeldende annet ledd ikke er tatt med. Dette går på hvilke bestemmelser understellsnummeret skal være utført etter. De tekniske kravene som regulerer utforming, oppbygging mm. av understellsnummeret går fram av kapittel 3 – 7 av denne forskriften, eller tilsvarende i eldre forskrifter.

Tredje ledd er uendret, bortsett fra at vi har erstattet henvisningen til direktivet med forordningen.

Fjerde ledd er nytt, retter seg mot nye kjøretøy og gir bestemmelse for bruk av understellsnummer og fabrikantkode (WMI) som tilhører Statens vegvesen. Bestemmelsen slår fast at det kun er fabrikanter som har egen WMI–kode som kan tildele understellsnummer. Har fabrikanten ikke dette, utstedes nummer av godkjenningmyndigheten.

Femte ledd er en videreføring av gjeldende fjerde ledd, men med endret henvisning.

Sjette ledd er en videreføring av gjeldende femte ledd.

Syvende ledd er en videreføring av gjeldende sjette ledd.

§ 2–8. Tillatt totalvekt

Videreføring av gjeldende § 5c.

Vi bemerker at da gjeldende § 5c trådte i kraft 7. januar 2019, valgte vi formuleringen «under 7500 kg» for å unngå konflikt med forskrift om vektårsavgift som gjelder kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 7500 kg.

§ 2–9. Kontroll

Bygger på gjeldende § 11 første og annet ledd. Innebærer ikke endringer av materiell art. Vi bemerker at gjeldende § 11 tredje og fjerde ledd omhandler aktiviteter som ivaretas gjennom reglene om markedstilsyn, se forslag til kap. 16 lenger ned.

4.3 Kapittel 3 – Typegodkjenning

Kapittelet inneholder bestemmelser om EU-typegodkjenning, nasjonal typegodkjenning av småserier og restkjøretøy. Dette er i dag å finne i bilforskriften §§ 6–8.

§ 3–1. EU-typegodkjenning

Viser til forordningen som vi uansett er forpliktet til å følge ved slik godkjenning. Vi anser det ikke som hensiktsmessig å innta noe mer tekst i denne paragrafen.

§ 3–2. Nasjonal typegodkjenning av småserier

Denne paragrafen bygger på gjeldende § 7.

Første ledd bygger på gjeldende annet ledd, men slik at det nå henvises til forordningen i stedet for direktivet. Vi har i tillegg omformulert henvisningene til hvilke krav som gjelder for kjøretøy i gruppe O1 og O2. Utgangspunktet er de krav som fremgår av forordningen art. 42. Denne viser til rettsaktene som er opplistet i forordningens vedlegg 2. Imidlertid åpner § 3–2 første ledd for at alternative krav kan følges «der slike er fastsatt i kapittel 9». I § 9–1 slås det fast at for nasjonal småseriegodkjenning av kjøretøy i gruppe O1 og O2 gjelder kravene i vedlegg A til forskriften. I dette vedlegg A fremkommer de samme kravene som pr. i dag gjelder, men som i dag fremkommer i bilforskriften vedlegg 2. I praksis er det dermed ingen materielle endringer.

Annet ledd er en videreføring av gjeldende tredje ledd første punktum.

Tredje ledd første punktum er en videreføring av gjeldende tredje ledd annet punktum. I annet punktum har vi valgt å slå fast at dersom fabrikanten utsteder dokumentasjon, skal underlagsmateriale vedlegges søknaden. Dette er nytt når det gjelder nasjonal typegodkjenning av småserier, men dette er pr. i dag et krav ved enkeltgodkjenning av ny bil og tilhenger til bil, se gjeldende § 9 femte ledd siste punktum. I tredje punktum har vi slått fast at «godkjenningsmyndigheten gir nærmere retningslinjer for prøving og utstedelse av slik dokumentasjon». Dette vil vi utarbeide og etter planen har klart til forskriftens ikrafttredelse. I fjerde punktum har vi valgt å etablere en hjemmel for å kunne reagere mot fabrikanter som utsteder feil opplysninger. Reaksjon vil naturligvis kun bli aktuelt der fabrikanten bevisst gir ukorrekte opplysninger, eller der dette gjentar seg til tross for at Statens vegvesen har gjort oppmerksom på slik feilinformasjon. Dette er en hjemmel for å

reagere mot fabrikant, selv om fabrikant ikke er den som faktisk fremstiller kjøretøyet for godkjenning, se § 2–3.

Fjerde ledd er en videreføring av gjeldende tredje ledd tredje punktum. Vi har valgt å dele opp teksten i to setninger, i motsetning til gjeldende regel som fremkommer i én setning.

Femte ledd er en videreføring av gjeldende fjerde ledd.

Sjette ledd er en videreføring av gjeldende femte ledd.

§ 3–3. Restkjøretøy

Bygger på gjeldende § 8. Viser til forordningen. Innebærer ikke endringer av materiell art.

4.4 Kapittel 4– Enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy

Kapittelet inneholder bestemmelser om de ulike godkjenningsordningene for enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy. Bortsett fra at det nå er adgang til å EU-enkeltgodkjenne nytt kjøretøy, er det ikke noen materielle endringer av betydning. Bestemmelsene bygger på gjeldende § 9.

Statens vegvesen vil bemerke at når det gjelder fabrikantenes adgang til selv å dokumentere oppfyllelse av tekniske krav, se § 4–3 tredje ledd, så vil dette temaet bli gjenstand for en fremtidig vurdering hos oss. Bakgrunnen for dette er en tilrådning fra Statens havarikommisjon for transport – Sikkerhetstilråding VEI nr. 2019/20T – avgitt i desember 2019 etter en ulykke 6. august 2018 der en tilhenger løsnet under normal kjøring som følge av underdimensjonert tilhengerdrag.

SHT tilrådet da «at Statens vegvesen, i samarbeid med bransjen, gjennomgår og vurderer behovet for endringer i regelverket for enkeltgodkjenning av tilhengere i Norge.» Statens vegvesen har foreløpig ikke kommet i gang med en slik gjennomgang og vi vil av den grunn ikke foreslå noen endringer i fabrikantenes adgang til å dokumentere selv. Se dog omtalen til § 4–3 tredje ledd nedenfor der vi foreslår at det skal utarbeides retningslinjer om dette forhold.

§ 4–1. Nytt kjøretøy

Her har vi valgt å definere hva som regnes som «nytt kjøretøy». Dette er i de fleste tilfeller knyttet opp mot at kjøretøyet ikke har vært registrert, men likevel slik at kjøretøy som importeres fra tredjeland og fremstilles for EU-enkeltgodkjenning vil være nytt også når det har vært registrert i mindre enn seks måneder.

§ 4–2. Kjøretøy som kan enkeltgodkjennes

Bestemmelsen slår fast at det kun er komplett kjøretøy og ferdigbygd kjøretøy som kan enkeltgodkjennes. Dette er i motsetning til typegodkjenning der også delvis oppbygd kjøretøy kan godkjennes.

§ 4-3. EU-enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy

Bestemmelsen viser til forordningen artikkel 44 som oppstiller krav og prosedyrer for slik godkjenning.

Dette er en ny bestemmelse, som ikke fantes i direktiv 2007/46/EF. Artikkelen omhandler to grupper kjøretøy som kan oppnå en harmonisert EU-enkeltgodkjenning. Det gis bestemmelser for EU-enkeltgodkjenning av kjøretøy gruppe M1 og N1, som i stor grad er en videreføring av bestemmelsene i vedlegg IV del I appendiks 2 «Krav til godkjenning i henhold til artikkel 24 av ferdigoppbygde kjøretøyer i gruppe M1 og N1 som er produsert i store serier i eller for tredjestater» (jf. forordning (EU) nr. 183/2011. Videre gis det nye bestemmelser for EU-enkeltgodkjenning av spesialkjøretøy, jf. vedlegg II del III til forordning (EU) 2018/858 som tilsvarer vedlegg XI til direktiv 2007/46/EF. Slike spesialkjøretøy er: campingbil, pansret kjøretøy, ambulanse, likbil, rullestoltilpasset kjøretøy, campingtilhengere, mobilkran, særlig gruppe, dolly (for semitilhenger), tilhenger for spesialtransport, bil (trekkbil) for spesialtransport og multiutstyrsbærer. Med unntak av dolly, både var og er det mulig å EU-typegodkjenne disse spesialkjøretøyene.

§ 4-4. Nasjonal enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy

Paragrafen bygger på gjeldende § 9, men i hovedsak er det kun strukturelle endringer.

Første ledd bygger på gjeldende tredje ledd, men slik at vi nå viser til forordningen i stedet for direktiv 2007/46/EF.

Annet ledd svarer til gjeldende femte ledd første punktum.

Tredje ledd svarer til gjeldende femte ledd tredje og fjerde punktum, men i tillegg har vi lagt til en ny setning til slutt om at godkjenningmyndigheten skal gi «nærmere retningslinjer for prøving og utstedelse av slik dokumentasjon».

Fjerde ledd bygger på gjeldende femte ledd annet punktum, men er litt omskrevet for å gjøre tydeligere skille på den som utsteder dokumentasjonen (på bakgrunn av prøving eller typegodkjenning) og den som legger dokumentasjonen fram for Statens vegvesen.

Femte ledd svarer til gjeldende åttende ledd, men vi gjør oppmerksom på at vi har lagt til Sveits i tillegg til EØS-landene. Sveits er ikke medlem av EØS, og Norge er derfor ikke forpliktet til å godta kjøretøy fra landet på bakgrunn av reglene om fri flyt av varer i EØS-avtalen. Da Sveits er et EFTA-land, er Norge imidlertid forpliktet til å følge EFTA-konvensjonen i samhandling med Sveits. Av konvensjonens artikkel 15 følger det at partene gjensidig skal anerkjenne hverandres samsvarserklæringer i henhold til vedlegg 1. Kjøretøy godkjent i Sveits vil derfor ikke underlegges en kontroll ved import til Norge i noen større utstrekning enn dersom kjøretøyet importeres fra et EØS-land.

Sjette ledd svarer til gjeldende tiende ledd.

4.5 Kapittel 5 – Enkeltgodkjenning av brukt kjøretøy

Kapittelet inneholder bestemmelser om de ulike godkjenningsordningene for bruktimportert kjøretøy. Det er ikke noen materielle endringer av betydning. Bestemmelsene bygger på gjeldende § 10, samt §§ 10 a, b og c. Ved bruktimport er det per i dag flere alternative godkjenningsordninger som til en viss grad går i hverandre. På sikt vil vi vurdere en

gjennomgang av de ulike godkjenningalternativene for å se på muligheten for å redusere antallet godkjenningsordninger, men slik at vi ikke hever kravnivået ved import.

Når det gjelder §§ 5-3 til 5-5, er disse i all hovedsak brukt ved import fra USA og Canada, selv om bestemmelsene ikke krever at de kommer fra disse landene (kun at de oppfyller kravene til ett av disse). Når «annet EØS-land» også er tatt med her, er det av hensyn til våre forpliktelser etter WTO-avtalen. Det er likevel andre bestemmelser i § 5-2 som hovedsakelig benyttes ved import fra EØS-land. Vi har derfor valgt å benytte «tredjelands krav» i tittelen slik at det gir en bedre indikasjon på bruksområdet for bestemmelsen («tredjeland» vil si land utenfor EØS).

§ 5-1. Brukt kjøretøy

Her har vi valgt å definere hva som regnes som «brukt kjøretøy». Dette er for de fleste tilfeller knyttet opp mot om kjøretøyet har vært registrert, men likevel slik at kjøretøy som importeres fra tredjeland og fremstilles for EU-enkeltgodkjenning kun vil være brukt når det har vært registrert i seks måneder eller mer.

§ 5-2. Godkjenning av bruktimportert kjøretøy

Paragrafen bygger på gjeldende § 10, men innholdet er omstrukturert.

Første ledd bygger på gjeldende annet ledd nr. 3 første ledd. Vi har valgt å ta inn at også nyere kravnivå (enn de som gjaldt da kjøretøyet var registrert første gang) kan benyttes.

Annet ledd inneholder alternative krav til det som fremkommer i første ledd. Vi har valgt å sette opp disse alternativene i bokstavene a-d:

Bokstav a svarer til gjeldende annet ledd nr. 1.

Bokstav b svarer til gjeldende annet ledd nr. 2, men slik at vi henviser til artiklene 45 og 46 i forordningen som erstatter artikkel 24 i direktiv 2007/46/EF.

Bokstav c svarer til det som fremkommer i forslag til ny § 4-4 sjette ledd, se kommentar ovenfor. Vi foreslår å ha med hele teksten her, i stedet for å henvise til § 4-4. Dette innebærer en forskjell i forhold til prinsippet i gjeldende bilforskrift, der det henvises fra gjeldende § 10 annet ledd nr. 3 annet ledd til § 9 syvende ledd (det er en feil i forskriften her da det riktige skal være åttende ledd).

Bokstav d svarer til gjeldende annet ledd nr. 6.

§ 5-3. Godkjenning av bruktimportert kjøretøy i gruppe M1 og N1 som oppfyller tredjelands nasjonale krav

Paragrafen bygger på gjeldende § 10 a. Vi gjør oppmerksom på at den foreslåtte § 5-3 ikke inneholder de norske tekniske kravene som må være oppfylte. Disse står i dag i § 10 a, men som følge av den nye strukturen i forskriften, er disse foreslått inntatt i § 11-1. Med andre ord er gjeldende § 10 a splittet opp i de foreslåtte §§ 5-3 og 11-1.

§ 5-4. Godkjenning av bruktimportert kjøretøy i gruppe M2 og M3, N2 og N3 som oppfyller tredjelands nasjonale krav

Paragrafen bygger på gjeldende § 10 b. For å unngå å gjenta en del av den samme teksten som fremkommer i den foreslåtte § 5-3 første til tredje ledd, har vi valgt å henvise til disse leddene i første ledd annet punktum. Ellers følger vi har samme prinsipp som i § 5-3 ved at de tekniske kravene fremkommer i en egen paragraf: § 11-2.

§ 5-5. Godkjenning av bruktimportert kjøretøy i gruppe O som oppfyller tredjelands nasjonale krav

Paragrafen bygger på gjeldende § 10 c. Vi viser til omtalen av § 5-4 ovenfor, men slik at de tekniske kravene er følger i § 11-3.

4.6 Kapittel 6 – Særlige godkjenningsregler

Kapittel 6 inneholder en del spesielle bestemmelser for noen typer kjøretøy. Hva gjelder §§ 6-1 – 6-3, samt §§ 6-6 og 6-7 er det nødvendig med nasjonale bestemmelser fordi kjøretøyene her enten er unntatt forordningen eller det er frivillig å følge den. I disse tilfellene må det gis nasjonale bestemmelser. Forordningen har i stor grad samme bestemmelser for disse gruppene som direktivet har, med unntak av kjøretøy for væpnede styrker som er helt unntatt forordningen.

§§ 6-5 og 6-8 er en ren videreføring fra tidligere forskrift.

Reglene fra gjeldende bilforskrift er derfor i hovedsak overført uten materielle endringer, med unntak av kjøretøy for væpnede styrker som kun følger nasjonale krav i ny forskrift.

§ 6-1. Ambulanse

Reglene for ambulanse innebærer ingen materielle endringer. I motsetning til tidligere er det tatt inn en henvisning til forskrift 18. januar 2002 nr. 55 om godkjenning og registrering av utrykningskjøretøy, for å tydeliggjøre sammenhengen mellom biltypen og dens status som utrykningskjøretøy. Ambulanse er ikke unntatt fra forordningen, og kan derfor typegodkjennes og registreres i sin typegodkjente utførelse etter § 2-5. For ambulanse som skal brukes som utrykningskjøretøy er det i tillegg stilt noen nasjonale krav. Disse kravene er i hovedsak knyttet til kjøretøyets helse relaterte funksjon, og kjøretøyets funksjon om utrykningskjøretøy. I kapittel 16 er det stilt tekniske krav til bære, beskyttelsesvegg og merking. Videre er det krav til blålys, lydutstyr og annet som er knyttet til kjøretøyets funksjon som utrykningskjøretøy.

Hva gjelder kravene til farge og profilering er det for tiden ute en høring om dette temaet. I vårt forslag som dette notatet omhandler – forslaget til ny bilforskrift – har vi benyttet den samme ordlyden som nå er ute på egen høring. Statens vegvesen oppfordrer likevel de aktuelle høringsinstansene til å spille inn eventuelle forslag til endring.

§ 6-2. Kjøretøy etter forordning (EU) 2018/858 artikkel 2 nr. 3

Bestemmelsen er en videreføring av gjeldende § 5 syvende ledd, men med noen materielle endringer.

Første ledd angir hvilke kjøretøy dette gjelder og hvilke krav de må følge. De tre kjøretøykategoriene (bokstav a-c) her hentet fra forordningen artikkel 2 nr. 3. Der angis det at fabrikanten kan «søke om typegodkjenning eller godkjenning av enkeltkjøretøy i henhold til denne forordning, forutsatt at disse kjøretøyene oppfyller kravene i denne forordning». Vi bemerker at direktivet inkluderte i tillegg «hæren» i tilsvarende bestemmelse. Hæren – som i

forordningen er endret til «væpnede styrker» – er unntatt forordningen etter artikkel 2 nr. 2 bokstav d. Disse er derfor behandlet i egen § 6–7.

Formuleringen «kan» i forordningen angir at det er valgfritt å følge forordningen for de nevnte kjøretøyene. Derfor åpner § 6–2 første ledd opp for at de alternativt kan følge de nasjonale, tekniske kravene i kjøretøyforskriften, men da kun gjennom enkeltgodkjenning. Det er gjort én endring ift. gjeldende § 5 syvende ledd: Til slutt i gjeldende § 5 syvende ledd er det slått fast at dersom man velger å godkjenne etter kjøretøyforskriften, skal likevel endringer i bilforskriften av rettsakter som berører kjøretøyene legges til grunn. Dette har vi ikke videreført da et slikt krav i praksis innebærer at adgangen til å benytte kjøretøyforskriftens bestemmelser ikke er reell.

Annet ledd er en presisering som også fremkommer i forordningen artikkel 2 nr. 3 (etter bokstavene a–c). Vi har for ordens skyld valgt å gjengi den i forskriften.

Tredje ledd er tatt med for ordens skyld slik at man klargjør at de spesielle kravene til lys og lydsignal for utrykningskjøretøy gjelder uavhengig av om disse skal følge tekniske krav i forordningen eller kjøretøyforskriften.

§ 6–3. Kjøretøy for konkurransekjøring på vei (rallybiler)

Forordningen artikkel 2 nr. 4 bokstav a angir at man kan velge å søke om «individuell godkjenning», altså EU-enkeltgodkjenning eller nasjonal enkeltgodkjenning, for «kjøretøyer som utelukkende er beregnet på konkurransekjøring på vei».

Bestemmelsen er en videreføring av kjøretøyforskriften § 8–5 som i dag gjelder gjennom at bilforskriften § 5 syvende ledd henviser til kjøretøyforskriften. Vi gjør oppmerksom på at det pågår et arbeid med revisjon av «motorsportforskriften» der det har vært gjennomført en offentlig høring. Oppsummering av høringen og tilrådning ble sendt til Samferdselsdepartementet sist høst. Vi har ikke foreløpig ikke fått noen avklaring på hva de endelige endringene vil innebære, og vi har av den grunn ikke foreslått materielle endringer i denne bestemmelsen nå.

§ 6–4. Prototyper

Bygger på gjeldende § 5 niende og tiende ledd. Innebærer ikke endringer av materiell betydning.

§ 6–5. Selvkjørende kjøretøy

Bestemmelsen er ny, men inneholder kun en henvisning til aktuell lov og forskrift for slike kjøretøy.

§ 6–6. Godkjenning av kjøretøy importert som arvegods eller ved eiers flytting, eller som registreres på internasjonale organisasjoner i Norge

Videreføring av gjeldende § 10 annet ledd nr. 4.

§ 6–7. Kjøretøy for væpnede styrker

Som omtalt under § 6–2 ovenfor, er det nytt ved forordningen at kjøretøy for væpnede styrker er unntatt forordningen. Etter direktivet var det anledning til å velge å typegodkjenne eller enkeltgodkjenne slike kjøretøy. Vi har derfor pr. i dag en bestemmelse i bilforskriften § 5 syvende ledd som gir valgmuligheten mellom å godkjenne etter bilforskriften eller kjøretøyforskriften, men med følgende forbehold: «men likevel slik at endringer i denne forskrift av rettsakter som berører kjøretøyene skal legges til grunn». Det er ovenfor under § 6–2 forklart at denne passusen er foreslått ikke videreført. Vi har valgt å angi at det er kravene i kjøretøyforskriften som må oppfylles for disse kjøretøyene.

§ 6–8. Bevaringsverdige kjøretøy

Bestemmelsen er en videreføring av kjøretøyforskriften § 1–9 som i dag er gjort gjeldende gjennom en henvisning i bilforskriften § 10 annet ledd nr. 4 tredje ledd.

4.7 Kapittel 7 – Endring av godkjent kjøretøy

Kapittel 7 bygger på kjøretøyforskriften kap. 7 som i dag er gjort gjeldende gjennom en henvisning i bilforskriften § 17. I tillegg bygger bestemmelsen på det som særskilt er regulert i gjeldende § 17.

§ 7–1. Reparasjon, ombygging og oppbygging

Fjerde ledd er en videreføring av bilforskriften § 17 annet ledd.

Femte ledd er en videreføring av § 17 tredje ledd.

Sjette ledd er en videreføring av § 17 fjerde ledd.

§ 7–2. Krav om dokumentasjon for endrede kjøretøy

Første og annet ledd er en videreføring av kjøretøyforskriften § 7–2 nr. 7 første ledd. I kjøretøyforskriften var alt inkludert i samme ledd, mens vi nå foreslår at hvem som skal kunne utstede dokumentasjon, nå skal fremkomme i annet ledd.

Tredje ledd er en videreføring av § 7–2 nr. 7 annet ledd.

§ 7–3. Definisjoner

Videreføring av kjøretøyforskriften § 7–2 nr. 1.

§ 7–4. Reparasjon av kjøretøy

Videreføring av kjøretøyforskriften § 7–2 nr. 2.

§ 7–5. Ombygging av kjøretøy

Første ledd er en videreføring av kjøretøyforskriften § 1–4 nr. 1.

Annet ledd er en videreføring av nr. 2.

Tredje ledd er en videreføring av nr. 3.

Fjerde ledd er en videreføring av kjøretøyforskriften § 7–2 nr. 3.1.

Femte ledd er en videreføring av nr. 3.2 og 3.2.1 – 3.2.5, med unntak av punktet som gjelder motorsykkel.

Sjette ledd er en videreføring av nr. 3.3.

§ 7–6. Oppbygging av kjøretøy

Første ledd er en videreføring av kjøretøyforskriften § 7–2 nr. 4.1.

Annet ledd er en videreføring av nr. 4.2 og 4.2.1 – 4.2.3.

Tredje ledd har samme ordlyd som nr. 4.3. Vi gjør likevel oppmerksom på at inntakelse av denne ordlyden i ny bilforskrift vil innebære en forskjell i forhold til i dag, men ikke materielt sett. I gjeldende bilforskrift § 17 første ledd annet punktum er det slått fast følgende: «Oppbygd bil og tilhenger til bil som ikke omfattes av kjøretøyforskriften § 7–2 nr. 4.4 må likevel godkjennes etter denne forskrift § 9.» På den måten er det kravene i bilforskriften som gjelder, og ikke kravene i kjøretøyforskriften. Når denne ordlyden nå tas inn, vil man jo oppnå det samme: At det er kravene i bilforskriften som må oppfylles. I tillegg inntar vi det som omhandler fritak fra «vesentlige destruktive prøver». Heller ikke dette er nytt materielt sett da det har vært gjeldende gjennom direktivets bestemmelser.

Fjerde ledd er en videreføring av nr. 4.4.

§ 7–7. Krav til understellsnummer ved skade, reparasjon, ombygging og oppbygging

Videreføring av gjeldende § 5 b, med unntak av at tredje punktum i gjeldende femte ledd ikke er tatt med. Den setningen slår fast følgende: «Understellsnummer ved produksjon av flere kjøretøy tildeles av produsenten». Denne setningen er ikke videreført, men i stedet erstattet av § 2–7 fjerde ledd, se omtale ovenfor. Som følge av denne justeringen inneholder femte ledd kun bestemmelser knyttet til oppbygging.

§ 7–8. Endring av eller konvertering til elektrisk drevet kjøretøy eller hybridkjøretøy

Første ledd er en videreføring av det som fremkommer i kjøretøyforskriften § 7–2 nr. 7 første og annet ledd (se særlig annet ledd annet punktum).

Annet til tredje ledd er en videreføring av nr. 7 tredje til femte ledd som er gjort gjeldende gjennom henvisning i bilforskriften § 17 første ledd.

Det er igangsatt utredning om revisjon av disse kravene. Dette er en såpass omfattende endring at den må på separat høring. Det gjenstår mye arbeid før forslag er klart til høring, og vi kan derfor ikke antyde når høring vil finne sted.

§ 7–9. Krav til og krav om bilbelter og festepunkter ved endring av sitteinnretninger

Første ledd bygger på kjøretøyforskriften § 16–4 nr. 5 som er gjort gjeldende gjennom henvisning i bilforskriften § 17 første ledd. Imidlertid er kravene til selve bilbeltene og festepunktene – i motsetning til i kjøretøyforskriften § 16–4 nr. 5 – ikke angitt i det foreslåtte første ledd. Disse er i stedet satt inn i annet ledd, men dog i en annen utførelse enn i kjøretøyforskriften.

Annet ledd viser til at det er kravene som var gjeldende på tidspunktet for bilens førstegangsregistrering, som skal oppfylles. Dette gjøres for at de tekniske kravene til bilbelter og festepunkter skal følge hovedregelen om at nivået for tekniske krav ikke skal være strengere enn ved dato for førstegangsregistrering. Tredje punktum henviser til § 7–10, og viderefører dermed henvisningen til § 16–6 nr. 1 for biler som ikke har originale festepunkter for bilbelter.

Tredje ledd er en videreføring av kjøretøyforskriften § 16–4 nr. siste punktum.

§ 7-10. Krav til bilbelter/festepunkter på plasser som ikke har originale festepunkter

Videreføring av kjøretøyforskriften § 16-6 nr. 1 som er gjort gjeldende gjennom henvisning i bilforskriften § 17 første ledd.

Vi har valgt å ha bestemmelsene om belter og festepunkter i dette kapitlet, selv om de inneholder tekniske krav. Årsaken er at virkeområdet kun er ombygging/endring. Dersom bestemmelsene settes i del 2 kan de lett oppfattes som generelle krav ved enkeltgodkjenning.

§ 7-11. Endring av sitteinnetninger og persontall

Første ledd er en videreføring av kjøretøyforskriften § 18-1 nr. 6 som er gjort gjeldende gjennom henvisning i bilforskriften § 17 første ledd.

Annet ledd er en forskriftsfesting av praksis. Dette innebærer samme prinsipp som ved kravene til belter.

4.8 Kapittel 8 – Bruk av nasjonale tekniske bestemmelser

Bestemmelsene i dette kapitlet oppstiller tekniske krav og valgmuligheter for kjøretøy i forhold til den bruken som skal finne sted. Noen av bestemmelsene må være oppfylte ved godkjenning, mens andre først må være oppfylte når kjøretøyet brukes på en slik måte at bestemmelsen utløser et krav. Andre bestemmelser igjen gir en opsjon for å montere på f.eks. ekstra lys.

§ 8-1. Bruk av dekk og felg

Første ledd er en videreføring av gjeldende § 19.

Annet ledd er nytt og inneholder en henvisning til en bestemmelse som forskriftsfester en regel i kjøretøyforskriften som i mange år har vært gjort gjeldende gjennom et generelt unntak truffet av Vegdirektoratet. Vi omtaler dette nærmere nedenfor under § 13-3.

§ 8-2. Alternative nasjonale bestemmelser for lysutstyr

Bestemmelsen er ny, men innebærer ikke materielle endringer. Bestemmelsen inntar en del av det som fremkommer i kjøretøyforskriften § 28-1 nr. 4 som er gjort gjeldende gjennom en henvisning fra bilforskriften § 18 første ledd. Det er ikke alt fra nevnte bestemmelse i kjøretøyforskriften som videreføres i denne nye bestemmelsen: Lys for spesielt bruk, f.eks. blålys, taklykt for drosje Noe inntas også i andre nye bestemmelser i bilforskriften, f.eks. blålys, arbeidslys m.fl. reguleres i andre bestemmelser, se § 8-3.

§ 8-3. Nasjonale bestemmelser for lys- og refleksutstyr som ikke reguleres av ECE48

Bestemmelsen er ny, men innebærer ikke materielle endringer. Her reguleres en flere av bestemmelsene som i dag fremkommer i kjøretøyforskriften § 28-1 nr. 4, se omtale ovenfor til § 8-2. Vi har for ordens skyld valgt å innta bestemmelser til slutt i paragrafen der vi henviser til bruksforskriftens regler.

4.9 Kapittel 9 – Alternative krav ved nasjonal småseriegodkjenning

Dette er det første kapittelet i *Del 2 – Tekniske bestemmelser*. Kapittelet inneholder bare en paragraf.

§ 9–1. Nasjonal småserietypegodkjenning for tilhenger i gruppe O1 og O2

I vedlegg A, som det henvises til, fremkommer de samme kravene som pr. i dag er i vedlegg 2 til bilforskriften. I praksis er det dermed ingen materielle endringer.

4.10 Kapittel 10 – Alternative krav ved enkeltgodkjenning

Kravene i dette kapittelet er en videreføring av gjeldende vedlegg 3 til bilforskriften. Vedlegget inneholder mye tekst satt inn i en tabell, noe som gir en uoversiktlig fremstilling. Ved at vi nå inntar dette i åtte paragrafer (§§ 10–1 til 10–8) får vi et ryddigere oppsett av reglene.

§§ 10–1 til 10–5 er hentet fra kravområde 48A: *Masser og dimensjoner* i tabellen i vedlegg 3. §§ 10–6 og 10–7 er hentet fra kravområde 65 og 66 i samme tabell, mens § 10–8 er en videreføring av gjeldende § 9 ellefte ledd.

§ 10–1. Masser og dimensjoner for kjøretøy i gruppe M2, M3, N1, O1 og O2

Tilsvarende første rad i tabellen i vedlegg 3 til gjeldende bilforskrift.

§ 10–2. Masser og dimensjoner for kjøretøy i gruppe N2

Første ledd tilsvarende første rad.

Annet ledd tilsvarende femte rad.

§ 10–3. Masser og dimensjoner for kjøretøy i gruppe N3

Første ledd tilsvarende første rad.

Annet ledd tilsvarende fjerde rad.

Tredje ledd tilsvarende femte rad.

§ 10–4. Masser og dimensjoner for kjøretøy i gruppe O3

Første ledd tilsvarende første rad.

Annet ledd tilsvarende tredje rad.

Tredje ledd tilsvarende sjette rad.

Fjerde ledd tilsvarende femte rad.

§ 10–5. Masser og dimensjoner for kjøretøy i gruppe O4

Første ledd tilsvarende første rad.

Annet ledd tilsvarende annen rad.

Tredje ledd tilsvarende femte rad.

Fjerde ledd tilsvarende tredje og sjette rad.

§ 10–6. Avansert nødbremsesystem (AEBS) for kjøretøy i gruppe M2, M3, N2 og N3

Paragrafen tilsvarende kravområde 65 (syvende rad i tabellen). Når det gjelder eksemplene på nødvendig utstyr som kan hindre funksjonen til AEBS (kranfot, feieutstyr, vinsj og brøyteplate), er disse ikke tatt med i selve bestemmelsen da vi mener dette passer bedre i veiledning.

§ 10–7. Kjørefeltvarsler (LDWS) for kjøretøy i gruppe M2, M3, N2 og N3

Paragrafen tilsvarende kravområde 66 (siste rad i tabellen). Når det gjelder tilleggsmomenter ved vurdering av bruksområde i forhold til sikkerhetsgevinst for LDWS, angir forordning (EU) nr. 351/2012 at systemet kun behøver å fungere i hastigheter over 60 km/t.

§ 10–8. Tekniske løsninger for akselløft

Videreføring av gjeldende § 9 ellefte ledd. Eneste endring er at henvisningen til rettsakten er oppdatert. Innebærer ikke materiell endring.

4.11 Kapittel 11 – Kjøretøy i gruppe M1 og N1 som oppfyller tredjelands nasjonale krav

Dette kapitlet omhandler de *tekniske* kravene til brukte kjøretøy som importeres til Norge og som oppfyller kravene i USA, Canada eller annet EØS-land. Disse er pr. i dag å finne i §§ 10 a, b og c. Som omtalt ovenfor til paragrafene 5–3 til 5–5, er gjeldende bestemmelser nå splittet opp i henholdsvis §§ 5–3 til 5–5 og §§ 11–1 til 11–3. Dette skyldes den nye oppbyggingen av bilforskriften der del 1 inneholder administrative krav og del 2 tekniske krav.

§ 11–1. Kjøretøy i gruppe i gruppe M1 og N1

Første ledd er en videreføring av kravene i gjeldende § 10 a tredje ledd.

Annet ledd er en videreføring av gjeldendene fjerde ledd.

§ 11–2. Kjøretøy i gruppe M2 og M3, N2 og N3

Første ledd er en videreføring av kravene i gjeldende § 10 b tredje ledd.

Annet ledd er en videreføring av gjeldendene fjerde ledd.

§ 11–3. Kjøretøy i gruppe O

Bestemmelsen er en videreføring av gjeldende § 10 c tredje ledd.

4.12 Kapittel 12 – Krav til spesielle kjøretøy

Kapitlet omhandler hovedsakelig lyd- og lysutstyr for utrykningskjøretøy. Men også regler for farge og profilering fremkommer her, både for utrykningskjøretøy og andre kjøretøy i etatenes tjeneste.

§ 12–1. Ambulanse

Bestemmelsen viderefører kravene i kjøretøyforskriften § 8-7 nr. 3, 4 og 7. Disse er i dag gjort gjeldende gjennom en henvisning fra bilforskriften § 5 tredje ledd.

§ 12-2. Farge og profilering på utrykningskjøretøy og andre kjøretøy i etatenes tjeneste

Hva gjelder kravene til farge og profilering er det for tiden ute en høring om dette temaet. Høringen har referanse 18-41272 og kan finnes på vår nettside www.vegvesen.no/horinger. Høringsfristen er 28. februar 2020. Dersom dere ønsker å gi kommentarer til dette temaet, ber vi om at innspill gis til nevnte høring.

Vi gjør oppmerksom på at i forslaget til ny bilforskrift har vi benyttet den samme forskriftsteksten som nå er ute på egen høring.

§ 12-3. Lyd- og lysutstyr for utrykningskjøretøy

Bestemmelsen inneholder ingen materielle endringer. Det pågår en gjennomgang av kravene til blålys og sirene, men det er usikkert når dette vil være klart for å sendes på offentlig høring. Vi har derfor i utkastet til ny bilforskrift ikke gjort noen materielle endringer vedrørende dette.

Første ledd er en videreføring av kjøretøyforskriften § 29-1 nr. 2 annet ledd som er gjort gjeldende gjennom en henvisning i bilforskriften § 18 tredje ledd.

Annet, tredje og fjerde ledd omhandler hvilke varsellys utrykningskjøretøy *skal* ha. Leddene er en videreføring av kjøretøyforskriften § 28-3 nr. 2 som er gjort gjeldende gjennom en henvisning i bilforskriften § 18 første ledd til kjøretøyforskriften § 28-1 nr. 4, hvor det i nr. 4.2 henvises til § 28-3 nr. 2.

Femte ledd omhandler hvilke varsellys utrykningskjøretøy *kan* ha, eller rettere sagt en henvisning til hvor vi finner disse bestemmelsene. Bestemmelsen er en videreføring av kjøretøyforskriften § 28-3 nr. 2.5 som gjelder i dag som følger av de henvisningene som er omtalt ovenfor til «annet, tredje og fjerde ledd».

§ 12-4. Blått varsellys til alle sider

Paragrafen er en videreføring av kjøretøyforskriften § 28-3 nr. 2-1 til 2-4 slik at disse numrene nå fremkommer som første til fjerde ledd. Kjøretøyforskriften er som nevnt i omtalen til § 12-3 gjort gjeldende gjennom henvisning i bilforskriften og henvisninger i kjøretøyforskriften.

§ 12-5. Blått varsellys forover

Paragrafen er en videreføring av kjøretøyforskriften § 28-5 nr. 12 og 12.1 til 12.5 slik at disse numrene nå fremkommer som første til sjette ledd. Disse bestemmelsene i kjøretøyforskriften er gjort gjeldende gjennom en henvisning i bilforskriften § 18 første ledd til kjøretøyforskriften § 28-1 nr. 4, hvor det i nr. 4.2 henvises til § 28-3 nr. 2, hvor det igjen i nr. 2.5 henvises videre til § 28-5 nr. 12.

§ 12-6. Blinkende fjernlys

Paragrafen er en videreføring av kjøretøyforskriften § 28-5 nr. 16 som er gjort gjeldende gjennom en henvisning i bilforskriften § 18 annet ledd. Det som i kjøretøyforskriften fremkommer som nr. 16 og 16.1 til 16.3 er i forslaget å finne som første til fjerde ledd.

§ 12-7. Sirene og signalhorn

Paragrafen er en videreføring av kjøretøyforskriften § 29-1 som er gjort gjeldende gjennom en henvisning i bilforskriften § 18 tredje ledd.

Første ledd tilsvarer kjøretøyforskriften § 29-1 nr. 1.

Annet ledd tilsvarer nr. 8 første til tredje ledd.

Tredje ledd tilsvarer nr. 8 fjerde ledd.

Fjerde ledd tilsvarer nr. 4 hva angår henvisningen til ECE-regulativ 28. Kjøretøyforskriften henviser også til direktiv 70/388/EØF, men dette har vi ikke tatt med da direktivet er opphevet.

4.13 Kapittel 13 – Krav til dekk og felg

§ 13-1. Piggdekk til bil

Paragrafen er en videreføring av kjøretøyforskriften § 13-3 nr. 3 til 7 som er gjort gjeldende gjennom en henvisning i bilforskriften § 19. I vårt forslag fremkommer dette som første til femte ledd.

§ 13-2. Piggdekk til tilhenger

Paragrafen er en videreføring av kjøretøyforskriften § 13-7 nr. 2 til 5 som er gjort gjeldende gjennom en henvisning i bilforskriften § 19. I vårt forslag fremkommer dette som første til fjerde ledd.

§ 13-3. Bytte av dekk/felg

Paragrafen bygger på kjøretøyforskriften § 13-1 nr. 6, med noen justeringer. Det er ingen henvisning fra bilforskriften til denne bestemmelsen, men deler av bestemmelsen, nærmere bestemt nr. 6 bokstav a til f, har vært gjenstand for flere generelle dispensasjoner siden 2012. Dette danner grunnlag for at vi nå foreslår å innta bestemmelsen i forskriften, men slik at vi nå foreslår å innta hele nr. 6.

Den første generelle dispensasjonen ble gitt allerede 28. august 2012. Dette gjaldt utvidelse av nr. 6.1 bokstav a til f sitt virkeområde slik at disse gjelder ved skifte av dekk/felg uavhengig av produksjonsdato til alle kjøretøy uavhengig av registreringsdato. Dette ble gjort da bestemmelsen etter sin ordlyd kun gjelder dekk/felg produsert før 1. januar 2010. I årene etter er det generelle unntaket forlenget flere ganger. Bakgrunnen for dispensasjonen er at det kan være vanskelig å fremskaffe vinterdekk med spesifikasjoner som samsvarer med kjøretøyets originale dekk.

Når vi nå ønsker å forskriftsfeste både den delen som har vært gjenstand for generell dispensasjon – nr. 6.1 bokstav a til f – og den øvrige delen – bokstav g til i og nr. 6.2, så skyldes dette at vi mener alle punktene er viktige for å ivareta sikkerheten ved bytte av dekk eller felg. Det har også vært en uklarhet rundt hva den manglende innlemmelsen av bokstav

g til i og nr. 6.2 har hatt å si for hvilke krav som gjelder. Vi ønsker å klargjøre dette ved å ta disse bestemmelsene inn i forskriften da vi mener disse er en

Følges reglene i §§ 8-1 og 11-3 behøver ikke eier fremstille kjøretøyet for godkjenning ved bytte av dekk eller felg.

4.14 Kapittel 14 – Krav ved montering av ekstra lys- og refleksutstyr

Gjeldende bilforskrift § 18 første ledd slår fast at man kan montere på lysutstyr som nevnt i kjøretøyforskriften § 28-1 nr. 4. I omtalen av de enkelte paragrafer nedenfor vil vi derfor ikke nevnte bilforskriften § 18 første ledd, men kun hvor i kjøretøyforskriften den aktuelle bestemmelsen fremkommer.

§ 14-1. Fjernlys

Videreføring av kjøretøyforskriften § 28-1 nr. 4.9.

§ 14-2. Kjørelys

Videreføring av kjøretøyforskriften § 28-4 nr. 11 som er gjort gjeldende gjennom henvisning fra § 28-1 nr. 4.1.

§ 14-3. Arbeidslys

Videreføring av kjøretøyforskriften § 28-5 nr. 8 som er gjort gjeldende gjennom henvisning fra § 28-1 nr. 4.6.

§ 14-4. Toppmarkeringslys

Videreføring av kjøretøyforskriften § 28-4 nr. 4.10.

Første ledd viderefører nr. 1.

Bestemmelsen om identifikasjonslys, § 28-4 nr. 4.10 pkt. 2, ble i sin tid tatt inn for å tillate de tre identifikasjonslysene som finnes på amerikanske lastebiler, busser og tilhengere. Ved en inkurie ble bestemmelsen utformet uten å inkludere tilhenger. Senere har også Statens vegvesen blitt klar over at den amerikanske bestemmelsen angir avstanden mellom lyktenes senterlinje, mens den norske angir avstand mellom lyktenes lysende flater. Bestemmelsene i forslaget annet og tredje ledd er derfor tilpasset disse erfaringene med bestemmelsen.

Annet ledd viderefører første punktum i nr.2, men utvider virkeområdet til også å gjelde tilhengere.

Tredje ledd bokstav a annet punktum innebærer en klargjøring av reglene ved at vi aksepterer at avstanden kan måles enten mellom de lysende flatene eller mellom lyktenes senterlinje.

§ 14-5. Sidemarkeringslys

Videreføring av kjøretøyforskriften § 28-4 nr. 4.11.

§ 14-6. Markeringslys bak (baklys)

Videreføring av kjøretøyforskriften § 28-4 nr. 4.12.

§ 14-7. Retningslys bak

Videreføring av kjøretøyforskriften § 28-4 nr. 4.14.

§ 14-8. Stopplys

Videreføring av kjøretøyforskriften § 28-4 nr. 4.15.

§ 14-9. Gult varsellys

Videreføring av kjøretøyforskriften § 28-3 nr. 3.1 til 3.3 som er gjort gjeldende gjennom henvisning fra § 28-1 nr. 4.3.

§ 14-10. Taklykt for drosje

Videreføring av kjøretøyforskriften § 28-4 nr. 12 som er gjort gjeldende gjennom henvisning fra bilforskriften § 18 fjerde ledd.

§ 14-11. Refleksutstyr ved arbeid på eller langs veg m.m.

Som følge av ønske fra Statens vegvesens regioner ble det 29. mars 2017 utedt en dispensasjon for bruk av reflekterende merking for kjøretøy som utfører arbeid på eller langs veg for veg- eller skiltmyndighetene. Formålet med reflekterende folie er å øke kjøretøyenes synlighet og dermed også tryggheten til de som arbeider på eller langs vegen.

Ved bruk av reflekterende folie er det viktig at denne ikke virker blendende på øvrige trafikanter. I denne forbindelse har Vegdirektoratet valgt at kravene til refleksfolien skal være i henhold til ECE regulativ 104

Merking i henhold til denne bestemmelsen krever ikke godkjenning.

4.15 Kapittel 15 – Administrative bestemmelser, gebyr m.m.

§ 15-1. Gebyr

Videreføring av gjeldende § 20.

4.16 Kapittel 16 – Markedstilsyn

Den markedstilsynsaktiviteten som Statens vegvesen gjør i dag, er organisert i divisjon Trafikant og Kjøretøy, *avdeling Tilsyn*. Godkjenning av kjøretøy er organisert i samme divisjon, men i *avdeling Kjøretøy*.

§ 16-1. Tilsynsmyndighet

Første ledd slår fast det som er Statens vegvesen Tilsyn som er tilsynsmyndighet på kjøretøyområdet. Vi viser i denne sammenheng til omtalen til § 2-1 da prinsippet blir det samme her.

Annet ledd slår fast at det er Statens vegvesen Vegdirektoratet som er klageinstans på de vedtak som treffes av tilsynsmyndigheten. Vi viser også her til omtalen til § 2-1.

§ 16–2. Tilsyn med bil m.m.

Hjemmelen for denne aktiviteten er å finne i lov om kontroll med produkter og forbrukertjenester (produktkontrollloven). Vi viser i denne forbindelse til at Kongen i statsråd den 17. juni 2016 delegerte myndighet etter produktkontrollloven §§ 4, 4a, 5, 6, 6a, 6b, 8, 8a og 13 til Samferdselsdepartementet for områdene motorvogner og produkter til motorvogn. Denne myndigheten ble samme dag delegert videre fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen.

Bestemmelsene i produktkontrollloven som er delegert til Statens vegvesen er såpass generelle at de dekker de tilsynsbestemmelsene og sanksjonsbestemmelsene som fremkommer i forordning (EF) 2018/858 og forordning (EF) nr. 765/2008. Med hjemmel i produktkontrollloven kan vi dermed gjennomføre markedstilsynet og iverksette sanksjoner etter forordningen og forordning (EF) nr. 765/2008.

Det er ikke tatt stilling til hvordan Statens vegvesen skal utøve den proaktive tilsynsaktiviteten, altså den aktiviteten som innebærer aktivitet uten at det foreligger melding eller signaler om at det er noe galt. Men vi må selvsagt som et minimum utføre de oppgavene som forordningen pålegger oss. Når det gjelder den reaksjonære aktiviteten, altså reagere dersom det avdekkes feil og mangler, så er den nærmere beskrevet i forordningen.

4.17 Kapittel 17 – Ikrafttredelse, unntak og overgangsbestemmelser

Dette kapittelet er en videreføring av kapittel 6 (§§ 21–24) i gjeldende bilforskrift. De fire paragrafene har samme titler som i dag.

§ 17–1. Forholdet til gamle og nye bestemmelser

Videreføring av gjeldende § 21.

§ 17–2. Unntak

Videreføring av gjeldende § 22.

§ 17–3. Overgangsbestemmelser

Videreføring av gjeldende § 23 nr. 2. Vi har ikke videreført gjeldende nr. 1 da overgangsbestemmelsene for typegodkjenning fremkommer i forordningen 89. Når det gjelder det som i dag står om restkjøretøy for nasjonale typegodkjenninger, er dette tatt inn i § 3–3 annet ledd.

§ 17–4. Ikrafttredelse

Planen er at forskriften skal tre i kraft 1. juli 2020. På den måten ivaretar vi forordningens bestemmelse om at fabrikanter valgfritt kan foreta godkjenning etter forordningen fra og med 5. juli 2020.

I tillegg til å slå fast når forskriften skal tre i kraft, vil denne bestemmelsen oppheve gjeldende bilforskrift. Dette betyr ikke at de tekniske kravene som har vært gjeldende i perioden 15. september 2012 – 30. juni 2020 faller bort. Det er gjennom § 1–6 slått fast at de tekniske kravene på tidspunktet for første gangs registrering gjelder, og det vil da innebære at forskriftens tekniske krav på det aktuelle tidspunktet er gjeldende. Se omtale til § 1–6 ovenfor.

4.18 Vedlegg A – Tekniske krav og administrative bestemmelser for nasjonal småserietypegodkjenning for tilhenger i gruppe O1 og O2

Videreføring av gjeldende vedlegg 2 til bilforskriften.

5 Mindre endring i kjøretøysforskriften § 1–1

Som følge av at den nye bilforskriften skal gjelde for bil og tilhenger til bil uavhengig av registreringstidspunkt, vil det være nødvendig å justere ordlyden i § 1–1 nr. 1 tredje ledd. Som omtalt under § 1–6 og § 17–4 skal de tekniske kravene i kjøretøysforskriften fortsatt gjelde for kjøretøy som er registrert første gang før 15. september 2012. I tillegg er det noen steder vi henviser til bestemte paragrafer i kjøretøysforskriften. Vi foreslår derfor at ny ordlyd i tredje ledd skal være:

Forskriften får anvendelse for bil og tilhenger til bil bare der dette følger av forskrift dd.mm. 2020 nr. xx om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften).

6 Veileder til bilforskriften

Statens vegvesen vil frem mot og sannsynligvis etter forskriftens ikrafttredelse arbeide med en veileder til bilforskriften. Vi har i dag flere veiledninger, men som omhandler ulike temaer, til gjeldende bilforskrift, og målet er å få etablert én veiledning som inneholder all relevant informasjon for bruk av forskriften.

7 Økonomiske og administrative konsekvenser

For å oppfylle kravene til markedstilsyn må man etablere et markedstilsynsapparat. Dette vil innebære administrative oppgaver for Statens vegvesen i form av etablering av et slikt apparat, samt rapportering til ESA og deltakelse i forum. Gjennomføring av tilsynsoppgavene generer på sin side økte utgifter for Statens vegvesen.

Kravene som stilles til innsatsen til hvert enkelt land i forhold til markedsovervåking, er vesentlig mer omfattende enn det som gjøres i Norge i dag. I Vegdirektoratets hørings svar til implementeringen av forordning (EF) 765/2008 ble det gitt et anslag på at det ville kreve 7 årsverk fordelt på hele landet for å utføre markedstilsyn på minimumsnivået i henhold til

forordningen. Statens vegvesen har i dag hverken personell eller utstyr til å gjennomføre den fysiske testingen som er krav i henhold til artikkel 8. Svenske myndigheter utfører tester etter de gjeldende typegodkjenningsbestemmelsene. De svenske myndighetene har tidligere oppgitt at testing av 70 biler vil koste omtrent 12 millioner kroner. Under forutsetning av at innhold og omfang av testing i henhold til den foreslåtte forordningen er tilsvarende som i henhold til gjeldende direktiv, vil det påkrevde minimumsantallet for Norge basert på svenske priser gi en årlig kostnad i området 1 000 000 – 2 000 000 kr. Dette vil kreve at det gjennomføres en anbudsprosess.

Uansett om Norge skal utføre testing i egen regi eller kjøpe inn tjenesten, vil det være behov for ressurser til å administrere markedstilsynet. Det er for øyeblikket vanskelig å anslå eksakt antall årsverk.

Videre stiller forordningen krav om systemer for elektronisk utveksling av data, både i forbindelse med godkjenning og registrering, men også for markedstilsynet. Videre må myndighetene advare allmenheten om farlige eller avvikende kjøretøy, systemer, komponenter og separate tekniske innretninger på sine internettsider. Det skal utvikles implementerende rettsakter for disse områdene. Statens vegvesen har i samarbeid med blant annet DSB utviklet en felles nettside for farlige produkter: www.farligeprodukter.no. Det må gjennomføres en vurdering av om denne nettsiden er egnet til å benyttes som informasjonskanal ift. de krav som forordningen legger opp til.

8 Høringsfrist

Frist for eventuelle innspill er **18. mai 2020**. Høringsinnspill kan sendes elektronisk via vår nettside www.vegvesen.no/hoeringer (velg aktuell høring og trykk på linken «Send inn høringsinnspill»), på e-post til firmapost@vegvesen.no eller pr. post til Statens vegvesen, Postboks 1010 Nordre Ål, 2605 Lillehammer.