



## Statens vegvesen

### **Høringsnotat – forslag til endringer i forskrift om bil og tilhenger til bil og kjøretøyforskriften.**

*Høring om forslag til endring i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil og endringer i forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften).*

**Vegdirektoratet  
Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
17. desember 2013**

Postadresse  
Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

Telefon: 02030  
Telefaks: 22 07 37 68  
firmapost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Brynsengfare 6A  
0667 OSLO

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

## 1. Generelt

Vegdirektoratet sender med dette forslag til endringer i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (heretter «bilforskriften») og forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) på offentlig høring.

Vegdirektoratet er vedtaksmyndighet for begge forskrifter. Dette følger av Samferdselsdepartementets delegeringsvedtak 24. november 1980, der det er bestemt at kompetanse etter vegtrafikkloven 18. juni 1965 §§ 13-16 skal delegeres til Vegdirektoratet.

## 2. Høringsfrist

Vegdirektoratet ber om at høringsinstansenes eventuelle kommentarer og forslag til endringer gis **innen 1. februar 2014**.

## 3. Oversikt over de viktigste foreslåtte endringene

Vegdirektoratet foreslår en del materielle og administrative endringer i bilforskriften. De viktigste endringene gjelder:

- Nytt vedlegg vedrørende alternative krav ved enkeltgodkjenning, herunder enkelte alternative dokumentasjonskrav/administrative rutiner.
- Gjennomgang av unntaksbestemmelsene i bilforskriften.
- Forskriftsfesting av løpende dispensasjoner, bl.a. vedrørende dekk

## 4. Bakgrunn

Bilforskriften ble vedtatt den 5. juli 2012, og trådte i kraft 15. september 2012. Den avløste Kjøretøyforskriften av 1994 for godkjenning av nye biler og deres tilhengere. Til orientering gjelder fortsatt kjøretøyforskriften for biler og tilhenger som er førstegangsregistrert før 15.09.12 samt for øvrige kjøretøygrupper (traktor, motorsykkel mv.)

Bilforskriften implementerte rammedirektiv 2007/46/EF med senere endringer og tilhørende særrettsakter. I forhold til tidligere utvider direktivet rammene for typegodkjenning, til å gjelde alle grupper av bil og tilhenger til bil. På nærmere vilkår åpner direktivet for at medlemsstatene kan ha «alternative krav» for nasjonal typegodkjenning av småserie og enkeltgodkjenning (direktivets artikler 23 og 24). En forutsetning for alternative krav er at de er begrunnet, og at de så langt praktisk mulig er på tilsvarende nivå som for typegodkjenning når det gjelder miljø og trafiksikkerhet.

Ved utformingen av bilforskriften valgte Vegdirektoratet en konservativ (restriktiv) linje for enkeltgodkjenning av kjøretøy. (Kravene til småserie skulle følge direktivets vedlegg IV eller XII uten lempninger.) Når det gjelder enkeltgodkjenning skulle kravene og godkjenningsformen være lik som for EU-typegodkjenning (dvs direktivets vedlegg IV som inntatt i forskriftens vedlegg 1 eller kravene i direktivets vedlegg XI for de kjøretøykategoriene som har spesielle krav). Forskriftens §§ 9 og 10 åpner for at det kan gis

unntak ved enkeltgodkjenning, men på strenge vilkår (sterke grunner, og rettsaktene må åpne for unntak).

Bilforskriften har nå vært virksom i et drøyt år. Den har fortløpende blitt oppdatert med nye særrettsakter som har blitt vedtatt i EU. Erfaringene er stort sett gode. Imidlertid er det i perioden gjort erfaringer og kommet innspill som tilsier en (viss) revisjon.

## **5. Erfaringer innhentet forut for denne høring**

På forsommeren 2013 ble det bedt om innspill fra Statens vegvesens regioner på hvordan bilforskriften har fungert, med eventuelle forslag til forbedringer. I tillegg ble det avholdt et erfaringsmøte med deler av bransjen. Samlet innkom det mange nyttige innspill, der enkelte av disse er tatt med i denne høringen.

## **6. Informasjon om separat høring, nytt vedlegg 2 vedørende småserie**

Den 31. oktober 2013 ble forslag om et nytt vedlegg 2 til bilforskriften sendt på separat høring med tre ukers høringsfrist. Vedlegget omhandler alternative krav og administrative bestemmelser som kan anvendes ved nasjonal småserietypegodkjenning av tilhenger i gruppe O1 og O2. Se [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no), offentlige (tidligere) høringer for detaljer. Endringene er vedtatt og oversendt Lovdata for kunngjøring. Se [www.lovdata.no](http://www.lovdata.no) for detaljer.

## **7. Høringens innhold**

I punkt nr. 8 vil det bli foreslått et nytt vedlegg 3 til bilforskriften, med alternative krav og administrative bestemmelser ved enkeltgodkjenning. I punkt nr. 9 vil det bli foretatt en gjennomgang av unntaksbestemmelsene i bilforskriften. I punkt nr. 10 vil det bli redegjort for enkelte løpende dispensasjoner, som foreslås forskriftsfestet. Punkt 11 vil omhandle andre mindre endringer i bilforskriften. Punkt 12 omhandler mindre endringer i kjøretøyforskriften. Punkt 13 omhandler økonomiske og administrative konsekvenser av denne høringen.

## **8. Enkeltgodkjenning, alternative krav m.m. – nytt vedlegg 3**

### 8.1. Innledning

Etter bilforskriften skal de tekniske krav og administrative rutiner for enkeltgodkjenning være lik som for typegodkjenning. Bakgrunnen var et ønske om å ha et enkelt, forutsigbart og trafikksikkerhetsfremmende regelverk også for enkeltgodkjenning. Muligheten for Vegdirektoratet til å fastsette alternative krav ved enkeltgodkjenning har til nå ikke blitt benyttet (med ett unntak – akselløft, forskriften § 9,12.ledd). Kombinert med en snever unntaksmulighet for regionene har dette medført at terskelen for å få enkeltgodkjent bil og tilhenger til bil har blitt høyere.

Vegdirektoratet har fått både interne og eksterne oppfordringer om å utarbeide enkelte alternative krav. Det anføres at slike krav gir et smidigere godkjenningsregime, og bidrar til at Norge – i likhet med andre land – får nasjonale enkeltgodkjenningskrav. Vegdirektoratet er kjent med at mange land i EU/EØS har fastsatt alternative krav for enkeltgodkjenning i henhold til art. 24. For eksempel har Østerrike og Tyskland til dels stort tilfang av alternative krav.

Vegdirektoratet har også fått innspill om å gjennomgå regelverk/praksis når det gjelder det ubetingede krav om testrapporter/underlagsmateriale dersom fabrikant har utstedt dokumentasjon på at tekniske krav er oppfylt. Det anføres å være tilstrekkelig å *kunne* etterspørre underlagsmateriale ved tvil om kravene er oppfylt, slik som ordningen var etter kjøretøyforskriften. Vegdirektoratet har mottatt informasjon om at Sverige har en ordning der underlagsmateriale ikke alltid må vedlegges, men at det kun bes om dette etter nærmere, faglig vurdering. Når det gjelder Danmark så eksisterer en litt annen ordning, med skille mellom kjøretøyfabrikant og «karosserioppbygger». Fabrikant har ikke ubetinget krav om fremleggelse av underlag, i motsetning til karosserioppbygger. Vegdirektoratet påpeker at ordningene for kjøretøygodkjenning vil variere noe mellom landene. Mens det i mange land eksisterer akkrediterte prøveinstanser, er dette ikke tilfellet i Norge. Langt på vei vil det være Statens vegvesen v/trafikkstasjonene som fyller rollen som akkreditert prøveinstans. Det er derfor ikke mulig å foreta en direkte sammenligning av hvordan underlagsmateriale håndteres mellom landene.

### 8.2 Om artikkel 24 i direktiv 2007/46/EF

Bestemmelsen knesetter prinsippet om at medlemslandene, innenfor de rammer som angis, har rett til å innføre «alternative krav» (administrative bestemmelser og tekniske krav) når det gjelder enkeltgodkjenning. De alternative kravene kan omfatte hele eller deler av bil og tilhenger til bil. Kravene må være begrunnet, og så langt praktisk mulig være på tilsvarende nivå som for typegodkjenning når det gjelder miljø og trafikksikkerhet. Imidlertid er gyldigheten av en enkeltgodkjenning etter artikkel 24 som utgangspunkt begrenset til den medlemsstat som har utstedt den. Bestemmelsen speiler det behov/ønske medlemslandene måtte ha til å ivareta nasjonale særbehov, tradisjoner m.m. når det gjelder enkeltgodkjenning av bil og tilhenger til bil.

Med de forutsetninger som fremgår er det følgelig fritt opp til et medlemsland *hvilke* alternative krav som utarbeides. Det kan dreie seg om alternative *tekniske* krav (eks. krav til hjulavskjerming), eller avvikende *administrative* bestemmelser (eks. dokumentasjonskrav).

### 8.3 Om prosessen med å innføre alternative krav i nytt vedlegg 3

Artikkel 24 er referert i bilforskriften § 9, siste ledd, der det fremgår at Vegdirektoratet kan fastsette alternative krav. Aktuelle alternative krav sendes på nasjonal høring, og tas deretter inn i bilforskriften. For oversiktens skyld foreslår Vegdirektoratet å samle eksisterende og vedlagte forslag til alternative krav i et nytt vedlegg 3 til forskriften. Vegdirektoratet presiserer at flertallet av de alternative kravene som foreslås inntatt i nytt vedlegg 3 allerede eksisterer, enten som referanser til kjøretøyforskriften, som krav i bilforskriften, som generelle unntak eller fremgår av notater til regionene.

Vedlegg 3 er tenkt å ha «dynamisk» karakter. Ved behov vil nye, alternative krav kunne bli tilføyd. Imidlertid vil omfanget av alternative krav til enhver tid måtte være begrenset til de mest aktuelle tilfellene.

#### 8.4 Om vedlegg 3, oppbygning og vedlikehold m.m.

Den foreslåtte utformingen av vedlegg 3 har tatt utgangspunkt i vedlegg 1, med enkelte modifikasjoner. Kun de kravområdene der det til enhver tid eksisterer alternative krav, er oppgitt. Det er satt inn to nye kolonner; én for *alternative norske bestemmelser* (alternative tekniske krav) og én for *administrative bestemmelser (alternativ oppfyllelse av krav)*. I kolonnen «ikrafttredelse i Norge», vil den datoen stå som viser når det alternative krav trådte i kraft i Norge. I praksis vil dette være datoen da kravet ble kunngjort hos Lovdata. Siden vedlegget nå er nytt, vil alle krav i første omgang få samme ikrafttredelsesdato. Nye alternative krav som føyes til vil få egne datoer. På et senere tidspunkt vil det kunne tilkomme endringer i eksisterende basisrettsakter for et kravområde, enten ved at basisrettsakten endres eller ved ikrafttredelser av nye kravnivåer innenfor (basis)rettsakten. Dette kan få konsekvenser for tilknyttede, alternative krav. Dersom endringene er av en slik art/omfang at det alternative krav ikke lenger er i tråd med føringene i art 24, så må det enten settes en sluttdato for gyldigheten av kravet, alternativt utformes et nytt, alternativt krav. Når dette blir en aktuell problemstilling, vil Vegdirektoratet ta stilling til en hensiktsmessig synliggjøring i vedlegget.

#### 8.5 De konkrete forslag til alternative krav i vedlegg 3

Behovet for og ønskeligheten av å ha alternative krav vil variere fra kravområde til kravområde. I vedlegget er det foreløpig foreslått alternative krav på ca. 25 områder (av totalt 70) basert på innspill og direktoratets egne forslag.

Dels er det tale om alternative, nasjonale *tekniske* krav (eks kravområde 24 Kjennemerkelys, der alternativt krav er foreslått å være SAE J587). Dels er det tale om alternative måter å *dokumentere oppfyllelse* av krav på (eks kravområde 4 Bakre kjennemerke, der teknisk krav er direktiv 70/222/EØF, men der egenerklæring for produksjon/montering, alternativt kontrollørens egenvurdering, anses tilstrekkelig).

Se forslagene til alternative krav i vedlegg 3. Se også kommentarer til de enkelte kravområder under punkt 8.7.

Vegdirektoratet ønsker tilbakemelding på om utvalget av krav og utformingen av disse i vedlegg 3 er hensiktsmessig.

#### 8.6 Om underlagsmateriale når fabrikant har utstedt dokumentasjon

Gjeldende dokumentasjonskrav og – rutiner for fabrikant fremgår av bilforskriften § 9, femte ledd (ny bil) og § 10, tredje ledd (brukt bil). Bestemmelsene lyder:

«Dokumentasjon kan (også) utstedes av fabrikant dersom denne kan utføre de nødvendige prøver mv. som rettsaktene krever. Underlagsmateriale skal i så fall vedlegges søknaden.»

### 8.6.1 Bakgrunnen, begrunnelsen og innholdet i bestemmelsen

Direktiv 2007/46/EF etablerte strengere rutiner til hvem som kunne utstede dokumentasjon, hvordan dokumentasjon skulle utformes og hvilke tester som skulle utføres for å anse krav oppfylt. Dette er strengt gjennomført på typegodkjenningsnivå, og utstedelse av dokumentasjon og underlagsmateriale skal (som utgangspunkt) utføres av uavhengig, teknisk prøveinstans.

I Norge har vi ingen akkreditert, teknisk prøveinstans, og dokumentasjon på oppfylte krav ved enkeltgodkjenning kan etter bilforskriften derfor utstedes av teknisk prøveinstans *eller* fabrikant. Mens førstnevnte vil være oppnevnt av offentlige myndigheter etter visse kvalitetskriterier, er det ingen tilsvarende offentlige kvalitets-/godkjenningskrav til det å inneha rollen som fabrikant. Ved innføringen av bilforskriften ble denne forskjellen «kompensert» ved å pålegge plikt om fremleggelse av underlagsmateriale for fabrikant. Tanken var at man på denne måten sikret – så langt mulig – at fabrikanten kun utstedte dokumentasjon på de områder de hadde den nødvendige kompetanse. Dette ville også bidra til at kjøretøy som ble fremstilt for godkjenning faktisk var vurdert opp mot de tekniske kravene, noe som fremmer trafikksikkerheten.

Som det fremgår så *skal* underlagsmateriale vedlegges dersom fabrikanten utsteder dokumentasjon. Med underlagsmateriale menes normalt testrapporter/beregninger, som i detalj beskriver de tester som er foretatt og resultatene av disse. Hensikten er at mottakeren (normalt trafikkstasjonen) skal kunne verifisere at et teknisk krav virkelig er oppfylt. Rapportene er ofte (svært) omfattende og teknisk kompliserte, og en verifiserende gjennomlesning vil ta (lang) tid selv for personale med teknisk innsikt. I trafikkstasjonenes travle hverdag er det derfor usikkert om rapportene blir gjennomgått etter sin hensikt, selv om de etter forskriftsteksten *skal* være vedlagt søknaden. Se også kommentarene under pkt. 8.1.

### 8.6.2 Vegdirektoratets kommentarer til hvordan bestemmelsen har fungert

Det ubetingede krav om underlagsmateriale for fabrikantdokumentasjon er ment å fremme et likebehandlingsprinsipp. Alle behandles likt, til tross for at det kan være stor forskjell på fabrikanter. De kan spenne fra helprofesjonelle aktører (Scania etc) med stor aktivitet og etablert rennømmé til små, ukjente aktører. Det er grunn til å anta at midler, kunnskap og profesjonalitet varierer innenfor dette spennet. Dersom bestemmelsen følges som forutsatt, fremmer dette likebehandling. På den annen side vil enkelte større fabrikanter oppleve det absolutte kravet om underlag som unødig byråkratisk, og heller ville ønsket seg en fleksibel bestemmelse som tok høyde for variasjonene i fabrikantprofesjonalitet.

Vegdirektoratet er kjent med at någjeldende bestemmelse ikke slavisk følges av Statens vegvesens regioner ved godkjenning av kjøretøy. Dels er det tale om at underlagsmateriale ikke alltid kreves fremlagt, dels blir fremlagt underlagsmateriale ikke gjennomgått etter sin hensikt. I det første tilfellet forutsetter Vegdirektoratet at trafikkstasjonen – som et alternativ til å be om underlagsmateriale – har foretatt en teknisk gjennomgang for å sikre kravssamsvar. Forskriften er ikke fulgt som forutsatt, men en forsvarlig, alternativ løsning kan være etablert. I det andre tilfellet er forskriften fulgt (ønsket underlag er fremlagt), men av ulike årsaker er

ikke materialet gjennomgått som forutsatt. I så fall er det ikke sikkert at det ønskede kravssamsvar faktisk foreligger.

Vegdirektoratet ønsker ikke å ha en formening om hvilken av disse to situasjoner som er å «foretrekke». De har begge styrker og svakheter. Det ideelle hadde vært om det konsekvent – og i tråd med ordlyden – ble bedt om underlagsmateriale og at denne ble gjennomgått.

Varierende og uforutsigbar praktisering av en bestemmelse er uheldig fra et forvaltningsrettslig synspunkt. Til orientering har bransjen fremholdt forutsigbarhet som svært viktig. Vegdirektoratet erkjenner derfor at situasjonen ikke er tilfredsstillende.

### 8.6.3 Om behovet for forskriftsendring, jf. innføringen av alternative krav

Vegdirektoratet har vurdert flere løsninger, men mener fabrikantens plikt til å fremlegge underlagsmateriale etter en helhetsvurdering bør bestå uendret; i de tilfeller fabrikant har utstedt dokumentasjon i forhold til kravene i vedlegg 1, så skal underlagsmateriale vedlegges søknaden. Det var en tilsiktet og ønsket «innstramming» som fant sted da man - bl.a. av hensyn til trafikksikkerhet – påla et ubetinget krav om underlagsmateriale for fabrikant ved innføringen av den nye forskriften. For å sikre likebehandling vil Vegdirektoratet ta nødvendig skritt slik for å sikre at det blir en enhetlig praksis rundt någjeldende bestemmelse. Det forutsettes at underlag/testrapporter blir gjennomgått lokalt, og etter sin hensikt. Til orientering vurderes det om dokumentgodkjenning for tunge kjøretøy skal skje sentralisert, på regionnivå.

Det er viktig å se forrige avsnitt i sammenheng med innføringen av alternative krav. I nytt vedlegg 3 vil det på en god del kravområder bli alternative krav som vil medføre en lempning i forhold til dagens ordning. Dette vil gjelde krav som forholdsvis enkelt kan etterprøves (f.eks. lysplassering, kjennemerkeplassering), og som vurderes å være av mindre vital betydning for trafikksikkerheten. På disse områdene vil tekniske krav og/eller dokumentasjonsrutiner kunne avvike fra typegodkjenningskravene i vedlegg 1. Fabrikanter som velger å benytte alternative krav ved fremstilling av kjøretøy, vil gjennomgående erfare at godkjeningsprosessen vil bli smidigere. På de kravområder som vurderes å være av størst betydning for trafikksikkerheten (eks bremses, styring m.m.), vil – som tidligere – fabrikanter måtte følge de krav og dokumentasjonsrutiner som fremgår av vedlegg 1.

Som skissert har flere hensyn spilt inn i Vegdirektoratets vurdering. Løsningen som foreslås sikrer forutsigbarhet når det gjelder vedlegg 1, men (betydelige) lempninger som følge av nytt vedlegg 3. I sum vurderer Vegdirektoratet at forslaget vil ivareta trafikksikkerhet, miljø og brukernes behov på en god og fleksibel måte.

For å synliggjøre sammenhengen mellom vedlegg 1 (tvingende krav med krav til oppfyllelse som for typegodkjenning) og nytt vedlegg 3 (alternative krav), vil det bli foretatt visse endringer i forskriftsteksten i § 9.

## 8.7 Kommentarer til de enkelte kravområder

### 8.7.1 Kravområde 3 og 3B Bakre verneinnretninger

Det er ikke foreslått alternative tekniske krav.

Det er foreslått en administrativ bestemmelse som dels presiserer de alternativ mulighetene, og dels setter minimumskrav for fabrikantens dokumentasjon av kravet. Det er også tatt med en henvisning til regulativet for å presisere at visse typer tilhengere ikke trenger å montere ekstra bakre verneinnretning. Vegdirektoratet mener det er viktig å fastslå at dette alternativet er et gyldig krav ved enkeltgodkjenning.

### 8.7.2 Kravområde 4 Bakre kjennemerke og 4A Flate for montering av bakre kjennemerke

Det er ikke foreslått alternative tekniske krav.

Det er foreslått en administrativ bestemmelse som dels presiserer de alternativ mulighetene, og dels setter minimumskrav for fabrikantens dokumentasjon av kravet. Det åpnes også for at kontrollørene ved trafikkstasjonene selv kan måle opp at kravene er tilfredsstilt. På elektronisk publisert forskrift vil det også være aktiv kobling til norsk oversettelse av direktiv 70/222/EØF (Lovdata) og til engelsk, svensk og dansk versjon av forordning (EU) nr. 1003/2010 (Eurlex). Når norsk oversettelse av forordningen foreligger vil koblingen til denne settes inn i stedet.

Kravene til plass for kjennemerke i direktiv 70/222/EØF og forordning (EU) nr. 1003/2010 er identiske. Forordningen er utvidet med dokumentmaler til bruk for typegodkjenning, samt at viktige begreper er definert og at vilkårene for måling er presisert.

Forordningen tillater at mekaniske koblinger (hengerfeste) skjuler noe av plassen for kjennemerke uten å gi nærmere grenser for dette. Vegdirektoratet har derfor gitt en slik presisering. Det presiseres også at kravet om synlighet ikke behøver å være tilfredsstilt når avtagbare eller bevegelige hengerfester er klargjort for trekking av tilhenger.

### 8.7.3 Kravområde 20 og 20 A Lysmontering

De tekniske bestemmelsene i direktiv 76/756/EØF ble i 1998 delvis erstattet, og i 2007 helt erstattet av tilsvarende bestemmelser i ECE 48. Gjennom forordning (EF) nr. 661/2009 vil ECE 48 helt overta som gjeldende rettsakt for lysmontering.

Alternative krav til montering av lys ble videreført fra kjøretøyforskriften, og finnes i § 18 (Lysutstyr og lydsignal). For at vedlegg 3 skal gi en fullstendig oversikt over de alternative kravene, tas henvisningen til § 18 med her.

Det er foreslått en administrativ bestemmelse som dels presiserer de alternativ mulighetene, og dels setter minimumskrav for fabrikantens dokumentasjon av kravet. Det åpnes også for at kontrollørene ved trafikkstasjonene selv kan kontrollere at kravene er tilfredsstilt.

### 8.7.4 Kravområde 21 til og med 30A Teknisk godkjenning av den enkelte lys- eller refleksinnretning



Alternative tekniske krav til lysinnretninger er videreført fra kjøretøyforskriften. Lysinnretninger som er godkjent og merket etter de amerikanske kravene som er listet opp godkjennes som alternativ til e- eller E-merking. Det er likevel et absolutt krav at fargen skal være i henhold til krav i ECE 48.

Komponentmerking anses som ordinær dokumentasjon for at disse kravene er oppfylt. For utilgjengelig plasserte lykter (for eksempel høyt over bakken) kan det kreves at det legges fram skriftlig dokumentasjon som viser at slike lykter er godkjent.

For å gi en bedre oversikt har Vegdirektoratet videre tatt med merknader om valgfri montering av enkelte lysinnretninger med henvisning til bestemmelsen som regulerer dette.

#### 8.7.5 Kravområde 22B Kjørelys for bil

Kjørelys etter de europeiske bestemmelsene er kun obligatorisk for typegodkjente biler. Ved enkeltgodkjenning kan derfor bilene godkjennes uten automatisk kjørelys eller med kjørelys etter bestemmelsene i kjøretøyforskriften § 28-4 nr. 11. Vegdirektoratet viser til at de tekniske kravene til lykter for kjørelys i ECE 87 er en videreutvikling av de gamle nordiske kravene for særskilte lykter for kjørelys. Blant annet er kravet til lysbilde så å si identisk. Slike lykter kan derfor kobles som angitt i kjøretøyforskriften, og enkeltgodkjennes.

#### 8.7.6 Kravområde 43 og 43 A Innretninger mot vannsprut

Kravene i kjøretøyforskriften §§ 32-1, 32-2 og 32-6 foreslås tatt inn i vedlegg 3 som alternative norske krav. Det er utredet nærmere om bakgrunnen for dette i 10.3 nedenfor.

#### 8.7.7 Kravområde 46 Dekk og 46A Montering av dekk

Kravene i kjøretøyforskriften § 13-1 nr. 6 foreslås tatt inn i vedlegg 3 som alternative norske krav. Det er utredet nærmere om bakgrunnen for dette i 10.2 nedenfor.

#### 8.7.8 Kravområde 48 Masser og dimensjoner (utenom M1)

Alternative krav er videreført fra tidligere bestemmelser. Direktiv 97/27/EF gir mulighet for nasjonale bestemmelser knyttet til spesielle kjøretøy. Disse framkommer i liten grad i kjøretøyforskriften, men grensene for lovlig bruk på vei (evt med dispensasjon) i bruksforskriften ble benyttet som tekniske krav ved registrering før 15. september 2012. I overgangen til ny forskrift har denne praksis blitt videreført, hjemlet med fotnote til tabellen i vedlegg 1. Vegdirektoratet ser at dette også bør framgå direkte av vedlegg 3. Henvisningene til forskrift om bruk av kjøretøy er derfor tatt inn som alternative tekniske krav. Legg merke til at verken kjøretøyforskriften eller bruksforskriften inneholder krav om høydebegrensning. Dette er derfor tatt inn som merknad uten referanse til annen forskrift.

#### 8.8 Kort om masser- og dimensjonsforordningen (EU) nr. 1230/2012

Forordningen er vedtatt, og har trådt i kraft i EU. Norge er godt i gang med implementeringsprosessen, men det gjenstår fortsatt enkelte viktige avklaringer. Inntil videre vil man derfor følge direktiv 97/27/EF ved enkeltgodkjenning av kjøretøy. Når det gjelder akselløft, så er det spesifikt regulert i § 9, 12.ledd at andre tekniske løsninger enn det som fremgår av 97/27/EF kan godtas på nærmere vilkår. Ved implementeringen av forordning

1230/2012, vil det bli sett nærmere på utformingen av akselløftbestemmelsen, og om den eventuelt skal overflyttes til nytt vedlegg 3 som alternativt krav.

Det er å anta at det allerede har begynt å komme kjøretøy med godkjenning etter forordning (EU) nr. 1230/2012. Selv om forordningen ennå ikke formelt er tatt inn i bilforskriften, vil slike kjøretøy kunne godkjennes etter prinsippet i § 21, tredje ledd (se pkt 11.3 i denne høring).

## **9. Unntaksbestemmelsene i forskriften**

### 9.1. Innledning

Utforming av moderne forskrifter er et kompromiss mellom omfang og innhold. Man tilstreber å gjøre forskriften så konsis og dekkende som mulig etter formålet. Alle eventualiteter er det imidlertid ikke praktisk mulig å ta høyde for ved utformingen. På denne bakgrunn er det forholdsvis vanlig at forskrifter inneholder en unntaksbestemmelse i en eller annen form. Bilforskriften er intet unntak i så måte, og inneholder nå unntaksbestemmelser i §§ 9, 10 og 22.

Ved innføringen av bilforskriften høsten 2012 ble det ikke ansett nødvendig å ha en generell unntaksbestemmelse tilsvarende § 1-11 i kjøretøyforskriften. Det ble forutsatt at forskriften uttømmende dekket behovet for godkjenning. Imidlertid ble det opprettet begrensede unntaksbestemmelser for enkeltgodkjenning i § 9,13 ledd (ny bil) og § 10, siste ledd (brukt bil). De lyder:

*«Godkjenningmyndigheten/Regionvegkontoret kan etter skriftlig søknad i enkelttilfeller gjøre unntak fra krav dersom sterke grunner tilsier det og rettsaktene åpner for unntak. Det må godtgjøres at unntaket ikke er til vesentlig skade for de trafikksikkerhets- og/eller miljøkrav regelverket fastsetter og det skal begrunnes hvorfor kravene ikke kan oppfylles. Det kan ikke gis unntak fra definisjonene, eller unntak som utvider området for enkeltgodkjenning.»*

I løpet av forskriftens første leveår viste det seg likevel å være et behov for å kunne trekke veksler på en generell unntaksbestemmelse. Uten slik unntaksbestemmelse var det svært utfordrende, til dels umulig, å avhjelpe oppståtte situasjoner på en effektiv måte og til beste for samfunnet. I tillegg har Statens vegvesens regioner etterspurt en avklaring på hvordan unntakene i §§ 9 og 10 skulle forstås og praktiseres. Det er stor usikkerhet både når det gjelder om det kan gjøres unntak og i så fall i *hvilket omfang*. Især er det passusen «rettsaktene åpner for unntak» som byr på utfordringer. Det er fremsatt ønske om gjeninnføring av en bestemmelse tilsvarende kjøretøyforskriften § 1-11.

### 9.2 Unntaksbestemmelsen i § 22

Grunnet ovenstående ble det etter høring inntatt en ny unntaksbestemmelse i bilforskriften § 22 i september 2013. Den lyder:

*«Vegdirektoratet kan gjøre generelle unntak eller unntak i enkelttilfelle fra denne forskrift. Bestemmelsene i denne paragraf gjelder bare i den utstrekning EØS-avtalen tillater unntak.»*

Medio oktober 2013 delegerte Vegdirektoratet myndighet til å gjøre unntak i *enkelttilfelle* fra forskriften § 22 til Statens vegvesens regioner. Delegasjonsvedtaket ble kunngjort på vanlig måte. I ettertid utarbeidet Vegdirektoratet et skriv med retningslinjer for anvendelsen av unntaket. Til tross for dette er det uttrykt vedvarende usikkerhet rundt hvordan man skal forholde seg til passusen «i den utstrekning EØS-avtalen tillater unntak».

### 9.3 Forslag til ny, likelydende unntaksbestemmelse i både §§ 9 og 10 samt endring av § 22

Vegdirektoratet har foretatt en helhetlig vurdering av unntaksbestemmelsene. Direktoratet har sett på utforming, om de fungerer etter sin hensikt og om de er tilstrekkelig klare og forutsigbare. For å dekke det behov som Statens vegvesens regioner har for en klar og fleksibel hjemmel ved enkeltgodkjenning, foreslås visse endringer i nevnte §§ 9 og 10.

Som tidligere nevnt bygger medlemslandenes unntaksadgang (i form og innhold) på direktiv 2007/46/EF artikkel 24 når det gjelder enkeltgodkjenning. Et siktemål med utformingen av unntaksbestemmelsene er å knytte disse nærmere til ordlyden i nevnte artikkel. Det vurderes derfor viktig å synliggjøre i forskriften at det både kan gjøres unntak fra tekniske krav og administrative bestemmelser. Etter prinsippet i artikkel 24 kan det enkeltgodkjennes nasjonalt, forutsatt at de alternative kravene så langt praktisk mulig svarer til det trafikkikkerhets- og miljønivå som fremgår av rettsaktene i vedlegg 1. Dette bør fremkomme av bestemmelsen. Siden det i realiteten er artikkel 24 som åpner for unntak (og ikke rettsaktene), så foreslås referansen til rettsakter fjernet. Etter artikkelen må det foreligge «rimelige/fornuftige» grunner for å kunne anvende alternative krav. I lys av dette mener Vegdirektoratet nåværende formulering «sterke grunner» er for strengt og bør fjernes. Det må være tilstrekkelig at det – som nå - skal *begrunnes* hvorfor kravene i vedlegg 1 ikke kan oppfylles. Det er heller ingen gode grunner til at det i § 9 og § 10 står henholdsvis «Godkjenningsmyndighet» og «Regionvegkontoret». Sistnevnte bør gå igjen i begge paragrafer.

Vegdirektoratet har vurdert om lempningen av unntaksbestemmelsene strider mot EØS-avtalen. Ovenstående resonnement bygger på en «fra det mer til det mindre»-tanke. Så lenge medlemsstatene innenfor rammene av art 24 kan fastsette alternative krav som kan brukes på et stort antall kjøretøy ved enkeltgodkjenning, så er det ubetenkelig at trafikkstasjonene – i enkelttilfeller – kan gjøre unntak for kjøretøy så lenge de holder seg innenfor rammene av artikkel 24.

I forlengelsen av dette foreslås følgende felles ordlyd i § 9,13.ledd og § 10, siste ledd:

*«Regionvegkontoret kan etter skriftlig søknad i enkelttilfeller gjøre unntak fra de tekniske krav og/eller administrative bestemmelser som fremgår av vedlegg 1 og vedlegg 3. Det må godtgjøres at unntaket så langt praktisk mulig tilsvarende de trafikkikkerhets- og/eller miljøkrav regelverket fastsetter og det skal begrunnes hvorfor kravene ikke kan oppfylles. Det kan ikke gis unntak fra definisjonene, eller unntak som utvider området for enkeltgodkjenning.»*

Når det gjelder § 22, så foreslås det å ta inn en begrenset unntaksbestemmelse for Statens vegvesens regioner i nytt, annet ledd. Bestemmelsen vil i første omgang vise til § 17 vedrørende Reparasjon, ombygging og oppbygging. Bakgrunnen for dette er at så lenge unntaksbestemmelsene i §§ 9 og 10 har blitt så vidt endret og fleksible, så antas det at behovet for ytterligere unntaksadgang er redusert. Samtidig foreslås delegasjonsvedtaket opphevet. Vi ber særlig om regionenes tilbakemelding på dette punkt.

Når det gjelder formuleringen i § 22 om at EØS-avtalen må tillate unntak, så vurderer Vegdirektoratet at formuleringen bør videreføres, men flyttes til første ledd. Mens virkeområdet til §§ 9 og 10 nevnt over er begrenset til *enkeltgodkjenning* jf artikkel 24, så gjelder Vegdirektoratets unntaksmulighet etter § 22, første ledd forskriften som sådan. Forskriften implementerer som kjent direktiv 2007/46/EF i Norge, hvilket vi som del av våre EØS-rettslige forpliktelser var pålagt å gjøre. Mens vi i §§ 9 og 10 de facto opererer innenfor det uttalte, nasjonale handlingsrom som direktivet åpner for ved enkeltgodkjenning, gjør visse andre hensyn seg gjeldende når det er tale om generelle unntak etter § 22, første ledd. Bl.a. må det gjøres avveininger hvorvidt det aktuelle unntak er konkurransevridende, og om det for øvrig er i tråd med de øvrige prinsipper EØS-avtalen hviler på. For å sikre at Vegdirektoratets generelle unntak fra forskriften etter § 22, første ledd ikke blir gitt i strid med EØS-rettslige prinsipper, anbefaler Vegdirektoratet at § 22 endres ihht ovenstående.

I forlengelsen av dette foreslås følgende ordlyd i § 22:

*«Vegdirektoratet kan gjøre generelle unntak eller unntak i enkelttilfelle fra denne forskrift. Generelle unntak kan bare gis i den utstrekning EØS-avtalen tillater unntak.*

*Regionvegkontoret kan gjøre unntak i enkelttilfeller fra § 17, dog slik at det ikke kan gis unntak fra definisjoner.»*

## **10. Løpende dispensasjoner– forslag om forskriftsfesting**

### 10.1 Innledning

Det eksisterer p.t. enkelte løpende dispensasjoner både fra kjøretøyforskriften (vedrørende dekk) og bilforskriften (vedrørende hjulavskjerming). Vedtakelse av dispensasjoner/generelle unntak er ofte et nødvendig hjelpemiddel når akutte utfordringer må løses raskt. Imidlertid bør bruken av generelle unntak over lengre tid begrenses, og i stedet vurderes inntatt i forskriften som formelle bestemmelser. Dette er også signalisert i dispensasjonene.

### 10.2 Generelt unntak vedrørende krav til rulleomkrets ved bytte av dekk/felg

Etter kjøretøyforskriften § 13-1 nr.6 var det en toleranse for rulleomkrets (+/- 5%) ved bytte av dekk/felg. Ved overgang til ny forskrift den 15.09.12 ville toleransebestemmelsen forsvunnet, og kun de dimensjoner som fremgår av typegodkjenning/COC ville blitt tillatt.

Vegdirektoratet fikk i august 2012 tilbakemeldinger fra bransjen på at de hadde reelle utfordringer når det gjaldt å få tak i eksakt de dimensjoner som fremgår av

typegodkjenningen. Dette gjelder især i forhold til vinterdekk, men er også en aktuell utfordring for sommerdekk. De fremsatte i første omgang ønske om en dispensasjon der hovedinnholdet fra kjøretøyforskriften § 13-1 nr. 6 ble videreført, men med den modifikasjon at bestemmelsen skulle gjelde uavhengig av produksjonsdato m.m. På sikt ønsket de en permanent bestemmelse med samme innhold.

På denne bakgrunn fattet Vegdirektoratet den 28.08.12 et generelt unntak med følgende ordlyd:

*«Vegdirektoratet gir med dette et generelt unntak fra kjøretøyforskriften § 13-1 nr. 6. Unntaket, som presisert over, kan benyttes ved skifte av dekk/felg (uavhengig av produksjonsdato) til alle kjøretøy (uavhengig av registreringsdato). Videre gjelder unntaket uavhengig av om godkjenning og/eller registrering av kjøretøy har funnet sted med hjemmel i kjøretøyforskriften eller ny forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil. Unntaket gjelder med umiddelbar virkning og frem til 01.01.14.»*

Senere er unntaket forlenget i to omganger, sist med virkning frem til 01.07.15.

Kjøretøyforskriften § 13-1 nr. 6 om bytte av dekk/felg lyder i utdrag:

*«6.0 Bestemmelsen gjelder for dekk/felg produsert før 1. januar 2010.*

*6.1 Ved bytte av felg eller dekk kan dimensjon og/eller sporvidde tillates endret under følgende forutsetninger:*

*a) Sporviddeendringen må ikke overskride det som er tillatt av kjøretøyfabrikanten eller godtatt av TÜV (Technische Überwachungs Verein) i Tyskland for vedkommende motorvogn. Det kan kreves dokumentert at sporvidde eller innpresning er tillatt. Dokumentasjon i form av ABE (Allgemeine Betriebserlaubnis) for felg eller utdrag (kopi) av TÜV Raderkatalog eller separat TÜV godkjenning godtas.*

*b) Plassforholdene i hjulhuset må være tilstrekkelige slik at dekk og/eller felg ikke kommer i kontakt med kjøretøydetaljer ved fullt styreutslag og/eller maksimale fjæringsbevegelser.*

*c) Rulleomkretsen på hjulene må holdes innenfor  $\pm 5\%$  av rulleomkretsen på de hjul som kjøretøyet normalt er utstyrt med fra kjøretøyfabrikanten.*

*d) Dekkene må være godkjent for en belastning som minst tilsvarer kjøretøyets tillatte aksellast.*

*e) Dekkene må være beregnet for minst den maksimale hastighet kjøretøyet er konstruert for. For vinterdekk er det tilstrekkelig at dekkene er beregnet for 160 km/t. For kjøretøy som lovlig kan benytte C- eller LT-dekk, er det tilstrekkelig at vinterdekkene er beregnet for 130 km/t.*

*f) Felg og dekk må passe sammen i henhold til STRO-normen.»*

Vegdirektoratet anerkjenner dekkbransjens behov for en viss fleksibilitet ved valg av dekk/felg. Bestemmelsen er vel innarbeidet og fungerte tilfredsstillende før ny forskrift trådte i kraft. Direktoratet har derfor ingen trafikksikkerhetsmessige eller miljømessige betenkeligheter med å foreslå hovedinnholdet i § 13-1 nr. 6 videreført på permanent basis. En egnet bestemmelse vil bli utformet og foreslått inntatt som alternativ krav i vedlegg 3.

### 10.3 Hjulavskjerming – unntak

Før ikrafttredelse av ny forskrift den 15.09.12 gjaldt bestemmelsene om skjerming av hjul i kjøretøyforskriften kapittel 32. Kapitlet inneholdt dels direktivkrav, men også en god del nasjonale bestemmelser. I tillegg kunne det i en viss utstrekning gis supplerende unntak med

hjemmel i kjøretøyforskriften § 1-11. Med ny forskrift bortfalt de nasjonale særbestemmelsene, og godkjenning av kjøretøy måtte følge bestemmelsene som fremgår av vedlegg 1 til bilforskriften. I praksis innebærer de nye bestemmelsene at det blir for liten plass i hjulhuset til pålegging av kjetting, og problemene med «pakking» av snø øker.

Vegdirektoratet anerkjenner at tyngre kjøretøy har reelle utfordringer i Norge vinterstid. De må ha plass til å legge på kjetting, det oppstår «pakking» av snø i hjulhuset samt uønsket isdannelse. Samlet dekket kjøretøyforskriftens kapittel 32 det behov kjøretøyene hadde for fleksible løsninger til hjulavskjerming.

Høsten 2013 mottok Vegdirektoratet gjentatte henvendelser fra bransjen der de påpekte behovet for fortsatt å kunne ha fleksible hjulavskjermingsløsninger. På denne bakgrunn skrev Vegdirektoratet den 07.11.13 et notat for å sikre at kjøretøy fortsatt kunne godkjennes etter (deler) av kjøretøyforskriften kapittel 32. Notatet inneholdt føringer til Statens vegvesens regioner om at det skulle innvilges unntak etter §§ 9 og 10 ved behov. Det ble signalisert at Vegdirektoratet med tiden ville vurdere å fastsette de relevante bestemmelser i kapittel 32 som alternative krav til ny forskrift.

Med dette foreslår Vegdirektoratet kjøretøyforskriften §§ 32-1, 32-2 og 32-6 som formelle, alternative krav ved enkeltgodkjenning. De foreslås inntatt (som referanse, ikke tekstinnhold) i nytt vedlegg 3 til forskriften, under kravområde 43 Innretninger mot vannsprut. Begrunnelsen for disse alternative kravene er de spesielle utfordringer især tyngre kjøretøy har vinterstid, med manglende plass til kjetting, «pakking» av snø samt isdannelse. Kravene er vurdert opp mot de tekniske bestemmelsene i direktiv 91/226/EØF, som erstattet av forordning (EU) nr. 109/2011. Vegdirektoratet vurderer at nevnte paragrafer så langt praktisk mulig tilsvare det sikkerhets- og miljønivå som rettsaktene foreskriver.

## **11. Andre forslag til mindre endringer i bilforskriften.**

### 11.1 Endringer i § 3

Bestemmelsen synliggjør alle endringsrettsaktene til direktiv 2007/46/EF, som er implementert. I forbindelse med implementeringen av forordningene (EU) nr. 1229/2012 og 143/2013 har man glemt å oppdatere § 3. Nevnte forordninger foreslås derfor inntatt i § 3.

### 11.2 Endringer i § 10

I § 10, andre ledd nr. 3 står det feilaktige henvisninger til § 9,7 ledd. Korrekte henvisning skal være § 9, 8 ledd.

### 11.3 Endring i § 18

I § 18, første ledd er det vist til «vedlegg IV». For klarhets skyld burde det enten ha stått «*direktivets* vedlegg IV» eller «vedlegg 1 til denne forskrift», evt begge deler. Vegdirektoratet finner at det mest naturlige – og tilgjengelige – er å knytte § 18 til *forskriftens* vedlegg 1, og foreslår derfor formuleringen «vedlegg 1 til denne forskrift».

#### 11.4 Endring i § 21

Bilforskriftens § 21, tredje ledd lyder:

*«Når det i denne forskrift og vedlegg til den er fastsatt tekniske krav i en EF-rettsakt eller et ECE-regulativ, skal det ikke være til hinder for at senere endringer av disse kan godtas dersom det gir en like god eller bedre trafiksikkerhets- eller miljøstandard og ikke annet er fastsatt i forskriften.»*

Bestemmelsen skal sikre at nyere (og bedre) tekniske krav kan anvendes *før* de formelt har blitt tatt inn i forskriften. Forutsetningen er at kravene er like gode eller bedre enn de eksisterende. Dette er også i tråd med formålsbestemmelsen i forskriften § 1.

At det i § 21, tredje ledd kun står «endringer» - og ikke «erstatte» - byr tidvis på utfordrende grensedragninger. Er det grunn til å tillate gjentatte endringer av en rettsakt, men ikke en kodifiserende rettsakt? (Kodifiserende rettsakt er en ny rettsakt som samler og erstatter basisrettsakt med senere endringer i étt, nytt dokument.) Etter direktoratets mening er dette vanskelig å begrunne så lenge grunnvilkåret om at de nyeste reglene er like gode eller bedre enn de gamle er oppfylt. For å fjerne tvil og hindre uheldige tolkningsutslag foreslås det å ta inn «eventuelt erstatninger» i ordlyden.

### **12. Forslag til mindre endringer i kjøretøyforskriften**

#### 12.1 Endringer i § 28-1

Kjøretøyforskriften § 28-1 nr. 4.10 punkt 2, første setning lyder:

*«På bil med bredde 2,10 m eller mer tillates 3 hvite identifikasjonslys foran og 3 røde identifikasjonslys bak.»*

Hensikten med bestemmelsen er at disse lysene skal indikere tilstedeværelsen av et bredt kjøretøy. For å oppnå dette må lysene plasseres så høyt som mulig i en horisontal gruppe symmetrisk om kjøretøyets midtplan i lengderetningen. På denne måten vil man kunne identifisere brede kjøretøy på lang avstand og under dårlig sikt både forfra og bakfra.

Av ganske opplagte grunner bør denne type lys tillates også på *tilhenger* til bil, og Vegdirektoratet foreslår derfor å innta «tilhenger til bil» i nevnte bestemmelse.

#### 12.2 Endring av kjøretøyforskriften § 1-15

Kjøretøyforskriften § 1-15 første ledd, første punktum inneholder en henvisning til § 6-12 nr. 4. Denne henvisningen er feil, noe som skyldes at ved forskriftsendring 12. oktober 2011 ble daværende § 6-12 til § 6-13. Dette innebærer at henvisningen i § 1-15 må oppdateres slik at den viser til § 6-13 nr. 4.

### **13. Økonomiske og administrative konsekvenser av endringene**

Som tidligere skal fabrikanter *alltid* vedlegge underlagsmateriale (med unntak av alternative krav) ved innsending av søknad om enkeltgodkjenning, unntatt når komponent/system innehar EF-typegodkjenning eller når vurdering er foretatt av teknisk prøveinstans. Dette er i tråd med

någjeldende ordlyd. En enda mer konsekvent praktisering av bestemmelsen vil gi økt forutsigbarhet for fabrikanter. Dette vil på den ene side kunne medføre besparelser av administrativ art, da det ikke skal være tvil om hva som blir krevet. På den annen side er det grunn til å anta at dette vil medføre noe økte kostnader og tidsbruk for en del fabrikanter. Samtidig vil det på mange kravområder eksistere alternative krav, og fremstilling av kjøretøy etter disse vil mest sannsynlig være besparende. Samlet vurderes det at dette vil gi visse lettelser for fabrikantene.

Generelt er siktemålet at endringene samlet skal medføre et noe forenklet godkjennings- og dokumentasjonsregime, som muligens vil fremme mer likebehandling, forutsigbarhet og færre klagesaker. Dersom dette slår til, vil det kunne medføre visse administrative og økonomiske konsekvenser på regionsnivå. Færre klagesaker er ressursbesparende. Samtidig vil det kunne medgå noe ekstra tid og ressurser til kontroll av kjøretøy. Det er utfordrende å gi et samlet estimat. Forsiktig antatt går det opp i opp.

For Vegdirektoratets del innebærer endringene i første omgang administrative konsekvenser ved å endre forskriften. Det vil også innebære noe ressurs å vedlikeholde og (evt) utvikle vedlegg 3. Samtidig er det mulig at endringene medfører noen færre klagesaker, og noen færre henvendelser fra regionene. Forsiktig antatt går det opp i opp.