

# Vedlegg – Høringsoppsummering

Forslag til:

*Ny forskrift for godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften)*

Trafikant og kjøretøy  
Kjøretøy  
28. juni 2022  
Vår ref.: 20/31697

## Innholdsfortegnelse

1. Innledning .....	3
2. Om overordnet implementeringsprosess av forordningene (EU) 2018/858 og 2019/2144 3	
3. Første gangs høring – om forslaget .....	3
3.1. Første gangs høring – innspillene, med Statens vegvesens vurderinger .....	4
4. Annen gangs høring – om forslaget.....	11
4.1. Annen gangs høring – innspillene, med Statens vegvesens vurderinger .....	12
4.2. Nærmere om forslaget om å innta vedlegg til bilforskriften – vedlegg 1 .....	13
4.3. Nærmere om forskriftens § 1–4 .....	14
5. Separate høringer, omtale .....	15
6. Andre endringer.....	16
7. Ny bilforskrift.....	16

## 1. Innledning

Statens vegvesen sendte forslag om ny bilforskrift på høring første gang 18. februar 2020, med frist for innspill 18. mai 2020. Ny høring ble sendt ut 22. oktober 2021, med høringsfrist 3. desember 2021. Forskriften var også på EØS-høring våren 2020, uten at det kom innspill.

Første gangs høring ble oppsummert i eget dokument, men av ryddighetshensyn vil oppsummeringen (dette dokumentet) inneholde innspillene og Statens vegvesens vurdering av disse til begge høringene.

I tillegg omtales fire *separate* høringer med direkte kobling til ny bilforskrift, se punkt 5. De forskriftsendringene som foreslås i disse høringene er tatt inn i vedlagte ny bilforskrift som foreslås vedtatt.

## 2. Om overordnet implementeringsprosess av forordningene (EU) 2018/858 og 2019/2144

Ny bilforskrift vil implementere både ny rammeforordning (EU) 2018/858 (erstatte direktiv 2007/46/EF) og ny sikkerhetsforordning (EU) 2019/2144 (erstatte forordning (EF) nr. 661/2009), med tilhørende, delegert regelverk. Forordning 2018/858 trådte i kraft i EU høsten 2020, mens 2019/2144 trer i kraft i EU 5. juli 2022.

Før Norge kan ta inn nye forordninger i sitt regelverk må disse ha blitt en del av EØS-avtalen. Denne prosessen har blitt forsinket i flere omganger, og først i mars 2022 ble 2018/858 og 2019/2144 besluttet inntatt. Statens vegvesen har valgt å utsette lanseringen av ny bilforskrift tilsvarende, og planla inntil nylig å la ny bilforskrift bli vedtatt og tre i kraft samtidig med den nye sikkerhetsforordningen (EU) 2019/2144 (juli 2022).

Ny forskrift vil som planlagt bli vedtatt i slutten av juni 2022. Imidlertid må ikrafttredelsen av forskriften forskyves til 1. oktober 2022 grunnet gjenværende systemtilpasningsbehov. Frem til første oktober 2022 vil derfor nåværende bilforskrift av 2012 gjelde uendret.

## 3. Første gangs høring – om forslaget

Ny rammeforordning må tas inn i vår godkjenningforskrift for bil og tilhenger til bil slik at den er rettslig bindende i Norge. Isolert sett utløser ikke implementeringen av forordningen et behov for de store endringene av bilforskriften, og av den grunne kunne implementeringen blitt gjort i eksisterende bilforskrift. Men Statens vegvesen ønsker å benytte anledningen til å utarbeide en helt ny bilforskrift. Formålet med dette er å få en forskrift som blir mer oversiktlig og enklere i bruk.

Gjeldende bilforskrift er forholdsvis kort, ca. 30 paragrafer + noen vedlegg. Forskriften er bygd opp slik at den i liten grad inneholder detaljer, men i hovedsak henviser til direktiver, forordninger, ECE-regulativer samt kjøretøvforskriften. En stor andel av bestemmelsene inneholder nasjonale krav.

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 vedtatt av Statens vegvesen, men som pr. nå ikke er forskriftsfestet. I tillegg vil det være fornuftig å omstrukturere forskriften og rydde opp i en del bestemmelser.

Én ny ting ved den nye bilforskriften er at den vil 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. Etter gjeldende regelverk har man tre forskrifter for bil og tilhenger til bil som dekker ulike tidsperioder, avhengig av når bilen er registrert første gang i Norge. Disse forskriftene vil fortsatt være relevante for å finne de tekniske kravene som gjaldt tilbake i tid, men det er basert på at ny bilforskrift viderefører prinsippet om at de tekniske kravene for en bil er relatert til første gangs registreringsdato.

En fordel med at alle biler og tilhengere til biler skal forholde seg til ny bilforskrift, er at regler som er aktuelle i nåtid, f.eks. regler for ombygging, adgang til å montere ekstralys, gebyrer for godkjenning hos Statens vegvesen, fremgår av denne forskriften. Dermed blir slike regler enklere å vedlikeholde og oppdatere.

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 denne forskriften fortsatt være relevant for et stort antall kjøretøy, men da altså etter henvisning fra ny bilforskrift.

Forslaget til ny bilforskrift inneholder ikke de store materielle endringene 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.

### **3.1. Første gangs høring – innspillene, med Statens vegvesens vurderinger**

Statens vegvesen mottok 14 høringssvar, hvorav Justis- og beredskapsdepartementet og Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) ikke hadde noen kommentarer. Nedenfor vil vi redegjøre for de øvrige 12 høringssvarene.

#### **Maskinentreprenørenes Forbund**

Har ingen anmerkninger til den fremlagte høringen, utover at de anbefaler at den gjennomføres.

#### **Simarud Electronics AS**

Tar for seg diverse lysutrustninger som de ønsker skal bli lovlige. De foreslår:

1. Endring i § 14-3 *Arbeidslys* slik at det tillates at lysene er innfelt i karosseri. De foreslår samtidig at kravet om at lysene må kunne reguleres tas bort. De stiller også spørsmål om det er korrekt at bestemmelsen stiller krav om at lyktene ikke skal lyse uten at *markeringslys* er tent, eller om det egentlig skulle stått *parkeringslys* her.

2. Endring i § 14-1 *Fjernlys* slik at det tillates at fjernlys har et såkalt markeringslys/lysende ring i lykten. Foreslår at disse må monteres via bilens kjørelys eller bilens parkeringslys.
3. At det i § 12-4 tillates at utrykningskjøretøyene kan ha svakt blått lys («cruiselight») i lysbøylen.
4. At det inntas en bestemmelse i kapittel 14 som tillater montering av søkelys på utrykningskjøretøy og spesialbiler til bruk i anleggstrafikk. Lysene skal kun brukes ved søk, f.eks. på husnummerskilt, punktbelysning på et ulykkessted etc. Lysene skal være koblet via bilens parklys og kunne fjernstyres i forskjellige retninger.

### Statens vegvesens vurdering

Vi kommenterer innspillene i den rekkefølgen de er gitt.

1. Bestemmelsen med krav til justering av arbeidslys endres til at justering gjøres valgfritt. Bestemmelsen om elektrisk kobling presiseres ved å vise til bestemmelsen om lyskobling i FN-regulativ nr. 48. Ift. kommentaren om det faktisk skal stå *markeringslys*, så endrer vi dette slik at det viser til «lyktene som er angitt i FN-regulativ nr. 48 nr. 5.11 samtidig er tent».
2. Det svake lyset som finnes i mange fjernlyslykter skal være godkjent og merket som markeringslys (FN-regulativ nr. 7), og må derfor følge bestemmelsene i FN-regulativ nr. 48 om antall, plassering og elektrisk tilkobling for slike lykter. Det er derfor ikke behov for egne bestemmelser om antall, plassering og kobling av slike lykter.
3. Dette er et tema som politiet og Statens vegvesen har dialog på. Dersom dette skal forskriftsfestes, må det gjøres etter avklaring med politiet og egen høring.
4. Dette var ikke særskilt behandlet i denne høringen, og som derfor ikke kan vedtas nå. På sikt vil det være nødvendig å ta stilling til om dette skal forskriftsfestes, og i så fall må de gjennom en ordinær høringsprosess. Det er per nå uklart når det vil være tid til en nærmere vurdering av dette.

### **Busbygg**

Tar for seg diverse lysutrustninger som de ønsker skal bli lovlige. De anfører at ved å gjøre disse endringene tror de at regelverket vil bli mer fleksibelt og lysene mer hensiktsmessig plassert.

1. Ønsker at det tas inn et alternativ i § 14-4. *Toppmarkeringslys* om at lykten(e) bak på kjøretøyet kan monteres så høyt som fysisk mulig i forhold til kjøretøyets utforming. Anfører at det er et «tillegg» i FMVSS som tillater lavere montering om øvre kantramme ikke har plass til lampene.

Ønsker også – etter påtrykk fra kunder – at det tas inn et tillegg på montering av toppmarkeringslys oppe foran på kjøretøyet slik at det er enklere å se skapene i speilene i mørket. Det ønskes at dette er i farge gul som sidemarkeringslys nede, men monteringshøyde som toppmarkeringslys.

2. Opplyser at det ble foretatt en endring i 2013 vedrørende sidemarkeringslys for å kunne plassere lampene på en bedre måte. De kan ikke se at dette er tatt med i § 14-5. *Sidemarkeringslys*. Viser i den forbindelse til saksnr. 2013/043944-001.

Det ønskes også en presisering på montering av denne lykttypen på semitrailer da det er vanskelig å oppnå en god plassering foran fordi lykten kommer inn i «arbeidsområdet» til trekkbil og dermed er utsatt for å bli ødelagt. Opplyser å ha fått en tidligere muntlig tillatelse til å kun montere denne lampen bak på semitrailer.

3. Ønsker at man i § 14-7 *Retningslys* og § 14-8 *Stopplys* endrer antall og plassering slik at det blir tilsvarende som for § 14-6 *Markeringslys bak*. Bussbygg opplyser at de fleste som kjøper påbygg/tilhenger hos de ønsker at det er like mange retningslys og stopplys som det er markeringslys, dette for økt synlighet og hvis man skulle være så uheldig at en lampe slutter å virke under kjøring. Slik det er i dag med kun ett retningslys og ett stopplys pr. side vil man i verste fall kjøre mange mil uten lys om lykten skulle slutte å virke.

Bussbygg viser også til at Vegdirektoratet tidligere, både gjennom en plansje utarbeidet i 1999 og et par klagesaker, har uttalt at man kan ha likt antall lys nede. Bussbygg opplyser at det tidligere var besluttet å øke antall markeringslys bak for å øke synligheten. De mener derfor at man også bør endre antall retningslys og stopplys, da disse har en funksjon for å varsle andre trafikanter om hva kjøretøyet foretar seg. Det er også vært praksis i mange år med likt antall lys nede.

Bussbygg opplyser at rent praktisk rundt dette så er også hovedtyngden av baklys en kombilampe som har baklys/stopplys/retningslys. Når man da tillater ekstra baklys, men ikke retnings- og stopplys, så får man utfordringer med lamper som er tilgjengelige på markedet, i flere tilfeller ender man med å måtte blende lysfunksjoner for å få et kjøretøy godkjent.

Viser til slutt at når det for en stund tilbake ble fjernet grensen for antall fjernlys, ble det også uttalt at det skulle mykes opp i regelverk rundt markeringslys, med en lignende løsning som Sverige. De kan ikke se i forslaget til ny forskrift at dette er blitt gjennomført.

#### Statens vegvesens vurdering

Vi kommenterer innspillene i den rekkefølgen de er gitt.

1. Det alternative kravet for montering på lave kjøretøy er allerede tillatt i og med henvisningen til FN-regulativ nr. 48. I dansk utgave lyder kravet som følger: *Bagtil: I den maksimale højde, som er i overensstemmelse med forskrifterne for køretøjets bredde, konstruktion og funktion og for lygtesymmetrien.*

Ved utformingen av § 14-4 var intensjonen å gi like bestemmelser for bil og tilhenger. Første ledd ble ved en feiltagelse ikke endret på samme måte som annet ledd, dette rettes opp nå. Samtidig ser vi at tredje ledd bokstav b inneholder en gjentakelse av kravet til plassering av toppmarkeringslys foran fra FN-regulativ nr. 48. Dette fjernes da det er unødvendig og kan oppfattes til også å gjelde toppmarkeringslys bak på kjøretøy.

Endring av farge på lys anses ikke som aktuelt.

2. Notatet fra 2013 er en presisering overfor utekontrollen, og gir ingen endring i forskriften.  
For øvrig oppnås den ønskede plasseringen av rød/hvite kombinasjonslykter ved å bruke bestemmelsene i FN-regulativ nr. 48. se bestemmelsene i nr. 6.13 om toppmarkering (end outline marker lamp); de obligatoriske lyktene plasseres oppe på hver side av skapet bak i form av rød/hvit kombinasjonslykt og de valgfrie plasseres nede på hver side av skapet bak i form av rød/hvit kombinasjonslykt. Vi minner om at det er krav til markeringslys/posisjonslys foran i henhold til FN-regulativ nr. 48 nr. 6.9, når denne funksjonen ikke ivaretas av det hvite lyset i den fremre kombilampen (synlighet innover).
3. Forslagene til endring fra Bussbygg avviker så mye fra forslaget at dersom disse forholdene skal forskriftsfestes, så må de gjennom en ordinær høringsprosess der temaet behandles. Dette er ikke noe som det er tid til å utrede nærmere nå, og er noe som vi må vurdere på et senere tidspunkt.

### **Skattedirektoratet**

Viser til at det er et avvik mellom bilforskriften og forskrift om engangsavgift § 3-2 vedrørende hva som regnes som ny bil og brukt bil. Etter bilforskriften regnes bil som importeres fra tredjeland som nytt når det vært registrert i mindre enn seks måneder, etter avgiftsforskriften er det å anse som brukt også med kortere registreringstid enn seks måneder, og vil blant annet være berettiget til bruksfradrag etter §§ 3-3 og 3-4. Dette avviket mellom regelverkene er ikke i seg selv problematisk så lenge Skatteetaten får overført de nødvendige opplysninger fra Statens vegvesen om for eksempel første gangs registreringsdato i utlandet. Det vises i denne forbindelse til pågående dialog mellom etatene om slik informasjonsutveksling.

Det følger av forskrift om engangsavgift § 1-4 at bruktimportert kjøretøy (dvs. kjøretøy som anses som brukt i avgiftsmessig forstand), må være enkeltgodkjent av Statens vegvesen før beregning/betaling av engangsavgift og dermed registrering kan finne sted.

Skattedirektoratet forstår det slik at de aktuelle kjøretøyene som har vært registrert i inntil seks måneder, og som blir å anse som nye iht. SVV's regelverk, vil være gjenstand for såkalt EU-enkeltgodkjenning etter den nye forskriftens § 4-3. Forutsatt at denne forståelsen er korrekt vil vilkåret om enkeltgodkjenning i vårt regelverk fremdeles være oppfylt også for disse kjøretøyene.

### Statens vegvesens vurdering

På bakgrunn av disse innspillene har vi inntatt en ny bokstav (e) i § 5-2 tredje ledd. Kapittel 5 inneholder bestemmelser om enkeltgodkjenning av brukt kjøretøy. § 5-1 definerer brukt kjøretøy som et kjøretøy som har vært registrert. Den nye bokstav e henviser til § 4-3 (EU-enkeltgodkjenning) og dermed sikrer vi at kjøretøy som har vært registrert i mindre enn seks måneder kan godkjennes i henhold til kravene i artikkel 44 og tillegg 2 til vedlegg 2 i forordningen.

### **Norsk Bobilforening**

For det første tar de opp et ønske om å tillate ettermontering av partikkelfilter som gjør at motorer med EURO IV motorer tilfredsstillende EURO V kravene. Viser til at flere og flere land tillater dette og ber om at det utarbeides retningslinjer for hvordan dette kan gjøres i Norge.

Det andre forholdet de tar opp, er å forenkle muligheten i Norge for å øke tillatt totalvekt på bobiler også etter at det har forlatt sluttprodusent. Eksempel kan være ved at fjærene byttes ut slik at kjøretøyet tåler høyere vekt.

### Statens vegvesens vurdering

Dersom disse forholdene skal forskriftsfestes, må de utredes nærmere og en separat høring må gjennomføres. Det er ikke tatt stilling til om og i så fall når det er aktuelt.

### **Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund**

ATL ser positivt på en omstrukturering av forskriften. Bedre systematikk i regelverket gjør det mer oversiktlig og brukervennlig.

ATL mener samlet sett at de endringene som er foreslått vil bidra til å fremme det sentrale formålet med forskriften: Å sikre at bil og tilhenger til bil som godkjennes ivaretar hensynet til trafiksikkerhet. Dette vil sannsynligvis ikke skape daglige utfordringer for trafikkskolene med sine respektive lærere og derfor har ATL ingen kommentar utover dette.

### **Forsvarsmateriell**

Mener at det er positivt med den foreslåtte § 6–7 som stadfester unntak for forsvarssektorens virksomhet. Men de foreslår at overskriften på denne bestemmelsen endres fra «Kjøretøy for Forsvaret» til «Kjøretøy for forsvarssektoren». Dette begrunnes med at denne videre ordlyden vil være mer treffende hva gjelder organiseringen i forsvarssektoren

Når det gjelder ambulanser til Forsvaret, så oppfatter Forsvarsmateriell at unntaket for disse fremkommer både i bilforskriften og i kjøretøyforskriften. Det skaper en uklarhet i forhold til hvilken forskrift de skal forholde seg til/påberope.

Forsvarsmateriell uttaler også at det er ønskelig for Forsvaret å kunne få godkjent kjøretøy til bruk i forbindelse med øving, f.eks. til eskorte- og livvakttraining, på lukket bane. De ber i den forbindelse om at Statens vegvesen vurderer å sette inn en formulering i bilforskriften eller annen relevant forskrift.

### Statens vegvesens vurdering

Vi kan ikke se at forsvarssektorens organisering tilsier at benevnelsen «Forsvaret» skulle skape noen problemer ift. hvem som faktisk kan påberope seg disse bestemmelsene. Denne benevnelsen er benyttet flere steder i forskriften og vi anser det som mest hensiktsmessig at den beholdes.



Vi har i forbindelse med regelverksarbeid for farge og profilering på utrykningskjøretøy sendt brev til både Forsvarsdepartementet og Forsvarsmateriell der vi har tatt opp spørsmålet om hvilken benevnelse som skal brukes i forskriften («Forsvaret» eller «Forsvarsmateriell»). Dette på bakgrunn av at også i den høringen ble dette forhold problematisert, men da slik at departementet mente at det burde stå «Forsvaret» mens «Forsvarsmateriell» mente det burde stå «Forsvarsmateriell». Det har da blitt avklart at vi fortsetter med benevnelsen «Forsvaret» i forskriften.

Når det gjelder hvor unntaket for Forsvarets ambulanser fremkommer, så er dette å finne i forslaget til ny bilforskrift § 6-1 første ledd. I dag er dette regulert i kjøretøyforskriften § 8-7 nr. 9 (gjelder også Sivilforsvarets ambulanser) som er gjort gjeldende gjennom henvisning fra gjeldende bilforskrift § 5 tredje ledd. Vi har etter høringen gjort noen tilføyelser i § 6-1 første ledd slik at unntakene for Forsvaret og Sivilforsvaret dekker tilsvarende forhold som i dag.

Vedrørende Forsvarsmateriells ønske om godkjenning av kjøretøy til øving, så var dette ikke en del av denne høringen. Dersom det skulle være aktuelt å innta en bestemmelse om dette, må det gjøres i en separat høring.

#### **Tysse Mekaniske Verksted AS**

Tysse opplever at det er uklart om tilhengere vil bli gjenstand for testing i forbindelse med markedstilsynstiltak.

Ellers så foreslår de at definisjonene av kjøretøyklasser i § 1-4 utvides hva angår tilhenger. De mener at definisjonen bør skille mellom tilhenger opp til og med 3500 kg (O1 og O2) og over 3500 kg (O3 og O4). Dette begrunner de med at det er et tydelig skille i alle EU-forordninger mellom tilhenger over og under 3500 kg.

Tysse stiller også spørsmål med hva som ligger i begrepet «strukturerte» i den bestemmelsen som stiller krav til fremlegging av dokumentasjon. De spør om dette kan bety at godkjenninger kan avslås etter skjønn fra saksbehandler.

Tysse foreslår også at det opprettes en bestemmelse om at godkjenningsmyndigheten på forespørsel, skal tydeliggjøre hvilke opplysninger som er nødvendige for å gjennomføre godkjenningen.

De foreslår også at det etableres en bestemmelse som slår fast at Statens vegvesen skal svare på søknad om godkjenninger innen rimelig tid, maks 3 uker, men slik at svartid kan forlenges ved omfattende søknader eller i perioder med store arbeidsmengder. De begrunner dette med at det i dag kan ta flere måneder og mange purringer før de får svar på enkle søknader.

Tysse opplever det som uklart hva som ligger i § 3-1 (EU-typegodkjenning, bestemmelsen slår fast at forordning (EU) 2018/858 gjelder som norsk forskrift). Deres erfaring er at dagens system ikke er lagt opp til å kunne takle EU-typegodkjenning fullt ut, og at EU-typegodkjenninger må tilpasses særnorske krav.

### Statens vegvesens vurdering

Vedrørende markedstilsynstiltak, så er det for det første slik at plikten i forordningen til å teste minst fem kjøretøy (eller 1 av 40 000 nyregistrerte kjøretøy) kun gjelder *motorvogner*. Men det kan likevel bli aktuelt å gjennomføre testinger av tilhengere også i fremtiden. Imidlertid vil etablering av markedstilsynsregler være gjenstand for en separat fremtidig høring da det er nødvendig å få på plass bedre hjemler om dette. Dermed vil vi i den høringen omtale nærmere hvordan tilsynet vil bli organisert og hva som vil bli gjenstand for tilsyn.

Med «strukturerte» menes at relevant dokumentasjon fremlegges på en måte som gjør det enkelt for Statens vegvesens personale å vurdere disse opp mot gjeldende krav. Vi ønsker med denne bestemmelsen å unngå at det legges frem store mengder dokumentasjon hvor mye av dette er irrelevant for godkjenningen. Dersom det fremlegges mye unødvendig dokumentasjon og/eller den dokumentasjonen som fremlegges er lite presis ift. hvilket krav den søker å dokumentere, kan det være grunn for Statens vegvesen til å avvise saken.

Vedrørende forslaget om å dele opp definisjonen av tilhenger i to grupper, så tar vi dette til etterretning og innfører en inndeling som følger:

O1 og O2	Tilhenger ( $\leq$ 3500kg)
O3 og O4	Tilhenger ( $>$ 3500 kg)

Når det gjelder forslaget om å innta bestemmelser om Statens vegvesens informasjonsplikt og svartid, så er dette noe som reguleres av forvaltningsloven § 11 (veiledningsplikt) og § 11 a (saksbehandlingstid).

### **Politiets fellestjenester**

I forbindelse med den nye Bilforskriften, ønsker politiet å innlemme aktive dispensasjoner og generelle unntak som er gitt. Dette er blant annet:

- 19/144988–12 Dispensasjon fra krav til varsellys på politiets sivile utrykningskjøretøy
- 15/087327–002 Generelt unntak fra lyskrav som tillater at politibiler har ekstra ryggelys
- 18/28614–1 Godkjenning av unntak på sikkerhetsfilm på sidevindue foran
- 15/249872 Søknad om dispensasjon fra krav til godkjenning av frontbøyle

### Statens vegvesens vurdering:

Dersom disse forholdene skal forskriftsfestes, så må de gjennom en ordinær høringsprosess der temaet behandles. Da disse temaene ikke har vært særskilt omtalt i denne høringen, kan vi følgelig ikke vedta dette nå. På sikt er det nødvendig å ta stilling til om dette skal forskriftsfestes. Når dette kan gjøres må tilpasses øvrig saksmengde.

### **Bilimportørenes Landsforening**

BIL har ikke store kommentarer til forslaget i seg selv, men mener at den underliggende kompleksiteten er så omfattende at det vil være behov for å intensivere den gode dialogen de har med Statens vegvesen frem mot ikrafttreden av både bilforskriften og forordning (EU)

2018/858 og forordning EU 2019/2144 (sistnevnte skal erstatte forordning (EF) nr. 661/2009 fra 5. juli 2022).

BIL mener at den på side 31 i høringsnotatet omtalte veilederen til bilforskriften ideelt sett burde vært en del av herværende høring. Når så ikke er tilfelle, foreslår BIL at de kan ha en viss innsikt og/eller medvirkning i selve utarbeidelsen av denne, gjerne i form av en offisiell høring.

#### **Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)**

DSB opplyser at «ECE-Regulations» etter 2012 kun er blitt benevnt som «UN-Regulations». Benevnelsen «ECE-Regulations» er altså ikke lenger i bruk. Navnebyttet er forklart med at regulativene med tiden har blitt implementert i svært mange land utenfor Europa, og at mange av disse ikke-europeiske landene deltar i å revidere regulativene. Forordning 2018/858 har inkorporert navnebyttet og benytter konsekvent «UN-Regulations», mens dansk offisiell oversettelse av forordningen benytter begrepet «FN-regulativ» og svensk offisiell oversettelse benytter «FN-föreskrifter».

DSB har derfor valgt å endre fra «ECE-regulativ» til «FN-regulativ» i norsk ADR/RID 2019 (norsk inkorporering av internasjonal avtale om transport av farlig gods på vei). DSB foreslår at også bilforskriften gjennomfører denne endringen.

#### Statens vegvesens vurdering

Vi tar dette til etterretning og endrer forskriften slik at begrepet «FN-regulativ» benyttes gjennomgående i forskriften.

#### **Regelrådet**

Mener konsekvensene for norsk næringsliv ikke er tilstrekkelig utredet. Tar opp en rekke forhold som de mener mangler vurdering og omtale i høringsnotatet.

#### Statens vegvesens vurdering

Innspillene fra Regelrådet er gjennomgått og besvart i eget utgående brev til Regelrådet, se Mimedokument 20/31697–31. I korte trekk er vår konklusjon at høringen oppfyller kravene til forhåndsinformasjon og således ikke et hinder for å vedta forskriften.

## **4. Annen gangs høring – om forslaget**

Det var primært tre forhold som var endret i denne høringen, sammenlignet med første gangs høring. Det var imidlertid kun første kulepunkt som innebar endring i selve rettstilstanden:

- Endrede dokumentasjonskrav ved enkeltgodkjenning av ny bil og tilhenger.<sup>1</sup>
- Innta et vedlegg til forskriften som inneholder oversikt over rettsakter som er gjeldende i Norge.

---

<sup>1</sup> For å få disse endringene i kraft snarest, ble de vedtatt i gjeldende bilforskrift 19. april 2022 med ikrafttredelse samme dag.

- Innta en bestemmelse som regulerer forholdet mellom tidligere godkjenningsforskrifter for bil og tilhenger til bil og den nye bilforskriften.

I tillegg var det mindre justeringer flere steder i forskriften, men de fleste av disse er bare av strukturell eller språklig karakter og vil ikke bli omtalt her. Noen av justeringene er gjort på bakgrunn av mottatte høringsinnspill i fjor.

#### **4.1. Annen gangs høring – innspillene, med Statens vegvesens vurderinger**

Det innkam 5 svar på høringen hvorav Justis- og beredskapsdepartementet og Samferdselsdepartementet ikke hadde noen merknader til forslaget. Øvrige innspill vil vi gjennomgå nedenfor.

##### **Tolletaten**

Tolletaten uttaler at de er fornøyd med den foreslåtte utformingen av § 12-2 vedrørende bruk av reflekterende merking på sine utrykningskjøretøy. For øvrig har de ingen merknader til forslaget til ny bilforskrift.

##### **Bilimportørenes Landsforening (BIL)**

BIL ser ny Bilforskrift som et stort og viktig skritt mot en mer ensartet behandling av registreringsdokumenter i Norge, i tråd med rammeforordningen (EU) 2018/858.. Vedrørende forslag til oppmyking av krav til dokumentasjon ved enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy, mener de at det vil være fullt forsvarlig med enda flere lettelsener i dette kravet, uten at det går ut over trafikksikkerheten. I tillegg uttaler de at det ikke bør være nødvendig å fremstille alle kjøretøy fysisk for en trafikkstasjon og i stedet erstatte slik fysisk kontroll med noe utvidet bildedokumentasjon.

For øvrig mener at BIL at behov for veiledning/opplæring må følges opp etter hvert som Statens vegvesen og BIL ser at dette er nødvendig.

##### **Busbygg AS**

Har innspill vedrørende toppmarkeringslys, retningslys (blinklys) og stopplys (bremselys). Deres innspill er relatert til det innspillet de ga i første høringsrunde og til Statens vegvesens vurdering av disse i høringsoppsummeringen (som vi la ved 2. gangs høring). Busbygg er ikke enig i Statens vegvesens vurdering i høringsoppsummeringen om at deres forslag avviker så mye at de – hvis de skal være aktuelle – må igjennom en ordinær høringsprosess. Her gjengis Busbyggs innspill i sin helhet om de nevnte lysene:

##### **§14-4. Toppmarkeringslys.**

*Vårt ønske om et tillegg for montering av toppmarkeringslys oppe på siden av kjøretøyet ser ut til å ha blitt misforstått, vi ønsker tillegg for gule markeringslys **oppe på sider**, ikke foran som nevnt i hørings svar fra dere. Det er i dag tillatt med en kombinasjonslampe opp på siden av skap i hvit/rød, vi ønsker at denne også kan være gul som sidemarkeringslys nede og med plassering i lengden som sidemarkeringslys nede. Monteringshøyde som toppmarkeringslys.*

### **§14-7 Retningslys og §14-8 stopplys.**

*Basert på ECE48 revisjon 12 punkt 5.7. og 5.7.1. og 5.7.2 og 5.7.2.1. sammensetting av lykt til 1 enhet, der kan man sette sammen baklykt av 2 eller flere adskilte deler. I tillegg er det fra tidligere forskrift om lys vært satt antall «minst 2 lykter bak» dette på stopp og baklys. Ser man også på krav til kjøretøy fra 25 jan 1990 nr. 91, er det også skrevet at en kombinasjon av 2 eller flere lykter skal anses som 1 lykt når de er sammensatt på rett måte. Med alt dette underlaget så skal det i dag ikke være noe problem med å sette sammen baklykter slik at man kan ha 3 stk. blinklys og 3 stk. stopplys på hver side bak. Dette også i henhold til tidligere omtalt skisse fra vegdirektoratet.*

### Statens vegvesens vurdering

Vedrørende Bussbygg sitt innspill om å tillatte ekstra sidemarkeringslys oppe på sidene, ref. deres overskrift «§14-4. Toppmarkeringslys», så mener vi dette er noe som må utredes nærmere før det eventuelt kan foreslås i en senere høring.

Når det gjelder Bussbygg sitt innspill som gjelder ekstra retningslys og stopplys ned, ref. deres overskrift «§14-7 Retningslys og §14-8 stopplys», var dette ikke en del av høringen. Før dette eventuelt skal kunne tas inn i forskriften, må det utredes og sendes på offentlig høring.

For øvrig finner vi grunn til å tydeliggjøre muligheten til å kunne plassere markeringslys og retningslys og stopplys oppe bak på førerhuset. Dette gjøres ved å innta en tilføyelse i bokstav c i § 14-6 annet ledd, som er i samsvar med vårt tolkningsnotat fra 13. oktober 2020. Videre inntas ny bokstav c i henholdsvis §§ 14-7 annet ledd og 14-8 annet ledd, som presiserer at FN-regulativ 48 ikke har krav til plassering i lengderetningen for retningslys og stopplys.

## **4.2. Nærmere om forslaget om å innta vedlegg til bilforskriften – vedlegg 1**

Ved opprinnelig høring av ny bilforskrift våren 2020 ble det – under tvil – ikke ansett nødvendig med et slikt vedlegg. I forbindelse med revidert høring i oktober 2021 foreslo Statens vegvesen likevel et slikt vedlegg, se høringens punkt 2. De få endringer som ble foreslått gjaldt i hovedsak overskriftene til kolonnene 2–4, som ble gitt følgende ordlyd:

Kravområde	Basisrettsakt (direktiv/forordning/regulativ)	Seneste endringsrettsakt til basisrettsakten	Endringsrettsakt tatt inn i forskriften, dato	Gjelder kjøretøygruppe									
				M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
1A: Støy	EU 540/2014	EU 2019/839	01.10.2019	X	X	X	X	X	X				

Vedlegget viste på daværende tidspunkt gjennomgående til gjeldende sikkerhetsforordning (EF) nr. 661/2009. I mellomtiden har imidlertid ny sikkerhetsforordning (EU) 2019/2144 blitt

tatt inn i EØS-avtalen, og trer i kraft i EU primo juli 2022. I forbindelse med separat [høring](#)<sup>2</sup> om nye sikkerhetskrav under 2019/2144 utsendt i april 2022 (vedrørende bl.a. ISA, ELKS, Alkolås), ble vedlegg 1 oppdatert med gjennomgående referanser til 2019/2144. Dette innebar blant annet at ny kolonne vedrørende komponentgodkjenning ble tilføyd, eventuelle nye kravområder innsatt samt andre, nødvendige oppdateringer ble tilpasset i vedlegget. I tillegg ble det foretatt en marginal endring av overskriftene til kolonnene 3 og 4, slik:

Kravområde	Basisrettsakt (direktiv/ forordning/ regulativ)	Seneste endring til basisrettsakt	Seneste endring tatt Inn i forskriften, dato	Gjelder kjøretøygruppe											Separat teknisk enhet (STU) eller kompon ent
				M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>		
1A: Støy	EU 540/2014	EU 2019/839	01.10.2019	X	X	X	X	X	X						

I tiden fra april til d.d. er det oppdaget noen mindre korrigeringsbehov i vedlegget som er justert i den versjonen som nå blir kunngjort hos Lovdata. Dette gjelder bl.a. feil henvisning knyttet til kravområde 17A., samt at kjøretøygruppene O1–O4 er fjernet på radene for kravområder 22B, 25D, 26A og 30A.

For øvrig har det ikke kommet høringsinnspill av betydning til foreslåtte vedlegg 1, verken vedrørende innhold eller struktur.

### 4.3. Nærmere om forskriftens § 1–4

Forskriftens § 1–4 inneholder en oversikt over ‘Rettsakter for godkjenning av bil og tilhenger til bil’. Bestemmelsen er dynamisk, og skal til enhver tid inneholde de rettsakter (i praksis forordninger) på kjøretøyområdet som er gjeldende for godkjenning i Norge.

Ved høringen i oktober 2021 lød gjeldende og oppdatert forslag til § 1–4 som var tenkt å gjelde i perioden frem til ikrafttredelse av ny sikkerhetsforordning 5. juli 2022:

*“Følgende forordninger og direktiver gjelder som norsk rett, med de tilpasninger som følger av denne forskrift: Forordning (EU) 2018/858, forordning (EF) nr. 78/2009, forordning (EF) nr. 79/2009, forordning (EF) nr. 595/2009, forordning (EF) nr. 661/2009, forordning (EU) nr. 582/2011 som endret ved forordning (EU) 2018/932, forordning (EU) nr. 65/2012, forordning (EU) nr. 1230/2012, forordning (EU) nr. 143/2013, forordning (EU) nr. 195/2013, forordning (EU) nr. 133/2014, forordning (EU) nr. 136/2014, forordning (EU) nr. 540/2014 som endret ved forordning (EU) 2017/1576, forordning (EU) nr. 627/2014, forordning (EU) 2015/45, forordning (EU) 2015/166, forordning (EU) 2015/562, forordning (EU) 2015/758 som gjennomført ved forordning (EU) 2017/78, forordning (EU) 2016/1718, forordning (EU) 2017/1151 som endret ved forordning (EU) 2018/1832, forordning (EU) 2017/1154, forordning (EU) 2017/1347, forordning (EU) 2017/2400, forordning (EU) 2019/26, forordning (EU) 2019/318, forordning (EU) 2019/543, forordning (EU) 2019/839 og forordning (EU) 2019/1892.”*

<sup>2</sup> Høringsfristen var 22.06.22. Det innkom i alt 5 hørings svar. Eneste konkrete innspill var fra politiet, som ønsker å ha en nærmere dialog med SVV om bruken av enkelte sikkerhetssystemer i sine utrykningskjøretøy. Slik dialog tas separat og påvirker ikke vedtakelsen eller utformingen av ny bilforskrift. Endringene som følge av denne høringen medtas i ny bilforskrift.

Ny sikkerhetsforordning (EU) 2019/2144 *opphever* imidlertid mange av de forordningene som står nevnt over, herunder utgående sikkerhetsforordning (EF) nr. 661/2009. De tekniske kravene videreføres enten uendret eller i forbedret støpning, normalt i korresponderende FN-regulativer men også i 'samleforordning 2021/535' som inneholder tekniske spesifikasjoner på hele 16 kravområder. Forordningene som oppheves tas følgelig ut av § 1–4. Samtidig vil ny sikkerhetsforordning 2019/2144 og tilhørende forordninger bl.a. vedrørende Alkolås og førerdøsighet nå bli satt inn i § 1–4. Ny, oppdatert bestemmelse vil derfor lyde:

*«Følgende forordninger og direktiver gjelder som norsk rett, med de tilpasninger som følger av denne forskrift: Forordning (EU) 2018/858, forordning (EF) nr. 595/2009, forordning (EU) nr. 582/2011 som endret ved forordning (EU) 2018/932, forordning (EU) nr. 143/2013, forordning (EU) nr. 195/2013, forordning (EU) nr. 133/2014, forordning (EU) nr. 136/2014, forordning (EU) nr. 540/2014 som endret ved forordning (EU) 2017/1576, forordning (EU) nr. 627/2014, forordning (EU) 2015/45, forordning (EU) 2015/562, forordning (EU) 2015/758 som gjennomført ved forordning (EU) 2017/78, forordning (EU) 2016/1718, forordning (EU) 2017/1151 som endret ved forordning (EU) 2018/1832, forordning (EU) 2017/1154, forordning (EU) 2017/1347, forordning (EU) 2017/2400, forordning (EU) 2019/26, forordning (EU) 2019/318, forordning (EU) 2019/543, forordning (EU) 2019/839, forordning (EU) 2019/1892, forordning (EU) 2019/2144, forordning (EU) 2020/1812, forordning (EU) 2021/133, forordning (EU) 2021/535, forordning (EU) 2021/646, forordning (EU) 2021/1243, forordning (EU) 2021/1244, forordning (EU) 2021/1341, forordning (EU) 2021/1445 og forordning (EU) 2021/1958.»*

## 5. Separate høringer, omtale

I perioden juni 2020 til d.d. har Kommisjonen vedtatt delegert regelverk med knytning til rammeforordningen og sikkerhetsforordningen. Disse i alt 11 rettsaktene har vært sendt på fire ulike høringer, slik:

- MIME 20/79608, **oppsummering i dokument 18** – to høringer knyttet til ny sikkerhetsforordning 2019/2144 og følgende delegerte rettsakter vedrørende
  - Avansert filskiftevarsler (ELKS), forordning 2021/646
  - Administrative og tekniske krav for 16 kravområde, forordning 2021/535
  - Alkolås, grensesnitt, forordning 2021/1243
  - Førerdøsighet, forordning 2021/1341
  - ISA, forordning 2021/1958
- MIME 20/130207, **oppsummering i dok 7** – forordning 2020/683; Forordningen gir utfyllende, administrative bestemmelser til ny rammeforordning (EU) 2018/858 når det bl.a. gjelder krav til og utforming av diverse typegodkjenningsattester.
- MIME 21/238338, **oppsummering dok 5** – forordningene 2020/1812, 2021/133, 2021/1244 og 2021/1445; Forordningene omhandler bl.a. bestemmelser om elektronisk samsvarssertifikat, tilgjengeliggjøring av informasjon fra OBD på fabrikantenes hjemmesider samt bruk av ETAES for utveksling av informasjon om typegodkjenninger.

Ingen av høringsinstansene hadde innspill av betydning for fremdrift eller vedtakelse av ny bilforskrift, og støtter gjennomgående forslagene som viktige bidrag til trafikksikkerheten. Enkelte, sentrale samhandlingsaktører på høringslistene (i hovedsak BIL og politiet) har

Statens vegvesen jevnlig dialog med, og deres kommuniserte behov for bl.a. regelverks- forutsigbarhet / særbehov for utrykningskjøretøy tas fortløpende.

Alle de nevnte rettsaktene ovenfor *med unntak av forordning (EU) 2021/1958 vedrørende intelligent hastighetstilpasning, ISA* er allerede tatt inn i EØS-avtalen og vil bli implementert i bilforskriften nå.

## 6. Andre endringer

Statens vegvesen har av eget tiltak gjort noen endringer i ny bilforskrift etter annen gangs høring. Det dreier seg om følgende forhold:

- Inntakelse av bestemmelser om Tempo 100-ordningen for trekking av tilhenger, se § 6–9 og vedlegg 3.
- Inntakelse av vedlegg 4 som tilsvarer vedlegg med samme nummer til gjeldende bilforskrift. Dette omhandler alternative krav ved enkeltgodkjenning av N1.
- Liten justering i § 14–10 første ledd vedrørende taklykt for drosje. Endringen innebærer at ordet «eventuelt» tas bort og at «bevillingsnummer» erstattes med «løyvenummer». Dette er basert på en høring som Samferdselsdepartementet nettopp har hatt ute.
- Fjerning av det som var foreslått som niende ledd i § 15–1. Dette gikk ut på at Statens vegvesen skulle kunne ta gebyr for dokumentkontroll i forbindelse enkeltgodkjenning etter faktisk medgått tid i tilfeller der fabrikanten selv dokumenterer ett eller flere kravområder etter § 4–4 annet ledd, og kontrollen av dokumentene tar mer enn 3 timer. I dag er det ett og samme gebyr uavhengig av Statens vegvesens tidsbruk. Vi velger ikke å innføre dette nå da det vil kreve system- og rutinetilpasninger, noe som ikke er en prioritert sak nå.

Det vil frem mot ikrafttredelse (1. oktober 2022) bli foretatt en gjennomgang av øvrige forskrifter for å oppdatere henvisning til korrekt bilforskrift.

## 7. Ny bilforskrift

Vedlagt følger forslag til ny bilforskrift. Denne vil bli oversendt til Vegdirektoratet v/ Myndighet og regelverk i eget dokument for formell vedtakelse når oppsummeringen og forslaget til ny forskrift er godkjent i divisjon Trafikant og kjøretøy.

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

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

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

Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag