

Veiledning til
Forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil

20. juni 2013

Innholdsfortegnelse	
Veiledning til.....	0
Forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil.....	0
Forord.....	4
KAPITTEL 1.....	5
Generelt om forskriften og direktivet.....	5
Ikrafttredelse av forskriften.....	5
Anvendelsesområde til direktiv 2007/46/EF og ny forskrift.....	5
Valgfrihet for anvendelse av godkjenningsdirektiv 2007/46/EF.....	5
Dumpere med konstruktiv hastighet ikke over 30 km/t.....	6
Begrepet rettsakt.....	6
Endringer i rettsaktene.....	6
Viktige endringer når det gjelder definisjoner/begreper.....	6
Prediseringer.....	7
Tekniske krav for bil og tilhenger til bil som godkjennes etter ny forskrift.....	8
Forordning (EU) 1229/2012 som endrer vedlegg IV til direktiv 2007/46/EF.....	9
KAPITTEL 2.....	10
Autosys enkeltgodkjenning.....	10
Regelmotor for Autosys enkeltgodkjenning.....	10
Vedtaksbrev og godkjenningssattest.....	10
Hjemmelshenvisning på vedtaksbrevet ved utstedelse av negativt vedtak.....	10
Andre endringer i Autosys enkeltgodkjenning.....	10
KAPITTEL 3.....	12
Hvor finner vi informasjon om direktiver, forordninger, ECE regulativer m.m.?.....	12
Forklaringer på forkortelser.....	12
Akkrediterte prøveinstanser.....	12
KAPITTEL 4.....	13
Avgiftsklassifisering (kl. 1 og 2), varebil med en og to seterader.....	13
Eksisterende nasjonale typegodkjenninger (før 29. april 2013):.....	13
Restkjøretøybestemmelser.....	13
Nye godkjenninger.....	13
Avgiftsklassifisering.....	13
Krav til henholdsvis beskyttelsesvegg og varebilvegg.....	13
Beskyttelsesvegg i varebil klasse 2 med åpent lasteplan («pick up»), følgende gjelder:.....	14
R – punkt.....	14

Innfestinger for seter og sikkerhetsbelter	14
Varebil (N ₁) med to seterader ombygd til varebil kl. 2	14
Innlastingsåpning / baklukeåpning	14
Endring av registrerte kjøretøy	15
Ombygging av varebil (N ₁) til personbil (M ₁)	15
Personbil (M ₁) som bygges om til varebil (N ₁)	16
Beregning av nyttelast og jevnfordelt last	16
Krav til nyttelast i varebil med en seterad, N ₁ , (kl. 2), forordning (EU) Nr. 678/2011, billag 1, nr. 3.6.1	16
Hvordan dokumentere masse og dimensjonsdirektiv 97/27/EF som endret ved 2003/19/EF?	17
Skisse av kjøretøy	18
Eksempel på utregnet jevnfordelt last av varebil kl. 2.	19
KAPITTEL 5 Nasjonale unntak og bestemmelser	20
Nasjonale bestemmelser som videreføres fra kjøretøyforskriften	20
Nasjonale unntak fra den nye forskriften	20
Andre generelle bestemmelser som videreføres	20
Nasjonal typegodkjenning av småserie, § 7	20
KAPITTEL 6	21
Dokumentasjon	21
Dokumentasjon ved godkjenning av kjøretøy i hall	21
Krav til dokumentasjon ved enkeltgodkjenning	21
Rettsakter som krever testing og må dokumenteres ved testrapporter	22
Rettsakter som ikke krever testing, men som skal dokumenteres i form av skisser fra fabrikant (eg. lysmontering)	22
Teknisk data om kjøretøyet som kreves fremlagt for trafikkstasjonen for innlegging i Autosys enkeltgodkjenning.	23
Bruk av PDF som dokumentasjonsform	23
Krav til dokumentasjon for etappevis oppbygde kjøretøyer ved enkeltgodkjenning	24
Tilpasninger	24
Byggeprosessen	24
Dokumentasjon	24
Krav til dokumentasjonens form og innhold	25
Dokumentasjonens språk	26
Nærmere om enkeltgodkjenning etter forskriften §§ 9 og 10.	26
Dokumentering av krav fra fabrikant ved enkeltgodkjenning av flere like nye kjøretøyer. 26	
Tester av kjøretøy eller komponenter som er knyttet til et enkeltstående kjøretøy utført av en utpekt prøveinstans / fabrikant.	26
Underlagsdokument og krav til dens innhold når fabrikanten dokumenterer selv	27

KAPITTEL 7.....	28
Fabrikasjonsplate / vektor og dimensjoner.....	28
Fabrikasjonsplate.....	28
Endring av vektor	28
Registrerte vektor	29
Dokumentere etter direktiv 97/27/EF med seneste endring.....	29
Forordning (EU) nr. 1230/2012	29
KAPITTEL 8.....	30
Verktøy for kontrollør ved hallkontroll.....	30
Rutiner på gjennomføring av kontroll.....	30
KAPITTEL 9.....	31
Enkeltgodkjenning av NYE kjøretøy	31
Forklaring til § 9; Enkeltgodkjenning av ny bil og tilhenger til bil	31
Enkeltgodkjenning med godkjenningssattest fra utenlandsk myndighet:.....	31
Enkeltgodkjenning uten godkjenningssattest fra utenlandsk myndighet:.....	32
Unntaksbestemmelse ved enkeltgodkjenning, jf. § 9, 11. ledd:.....	32
KAPITTEL 10.....	34
Enkeltgodkjenning av BRUKTIMPORT	34
Forklaring til § 10; Enkeltgodkjenning mv av bruktimport bil og tilhenger til bil	34
Enkeltgodkjenning av bruktimport.....	34
Hvordan bekrefte/vurdere tekniske krav ved bruktimport?	34
KAPITTEL 11.....	35
Forordning 183/2011 og dennes bruksområde.....	35
Forordning (EU) nr. 183/2011 og dennes anvendelse.....	35
KAPITTEL 12.....	37
Kommentar til § 12 – Forbud mot å fremstille bil og tilhenger til bil for godkjenning	37
Kommentar til § 20 – Gebyr	37
Kommentar til § 21 – Forholdet til gamle og nye bestemmelser	37
Kommentar til § 22 – Overgangsbestemmelser	37
KAPITTEL 13.....	38
Skjemaer / maler etter dir. 2007/46/EF	38
Godkjenningssattest fra dir. 2007/46/EF, vedlegg VI modell D	38
Opprinnelseserklæring fra dir. 2007/46/EF vedlegg XVIII	41
Fabrikasjonsplate fra dir. 2007/46/EF, vedlegg XVII.....	42

Forord

Ved innføringen av godkjenningsdirektiv 2007/46/EF ble noen forutsetninger endret i hvilke krav som skal oppfylles og dokumenteres ved godkjenning av bil og tilhenger til bil i Norge. Det er viktig å merke seg at kravnivået før (15. september 2012) gjelder for bil og tilhenger til bil registrert eller tatt i bruk i utlandet eller Norge før 15. september 2012. Til forskjell fra kjøretøyforskriften som inneholder nasjonale bestemmelser, er det i den nye forskriften kun henvist til EU-direktiver, forordninger og ECE-regulativer, med unntak av områder som lys og dekk hvor vi har nasjonale bestemmelser utover det som fremgår av direktivene.

Formålet med direktiv 2007/46/EF er harmonisering av tekniske krav ved godkjenning av kjøretøy for hele EØS området, slik at krav om fri flyt av varer og tjenester ivaretas også på dette området.

Etter 29. april 2009 er det ordninger for EF-typegodkjenning for alle grupper biler og deres tilhengere. Dette innebærer at det vil komme flere typegodkjente kjøretøygrupper som ikke skal kontrolleres teknisk, men det skal være en fysisk identitetskontroll av kjøretøyer som fremvises trafikkstasjonene. Legg merke til at da direktivet ble utarbeidet var dette en ny overbygning for tekniske rettsakter som allerede var i kraft i EU. Da direktivet trådte i kraft i EU i 2009 var det først og fremst de administrative reglene som ble endret. Ordninger for EF-typegodkjenning ble deretter utvidet trinnvis for andre kjøretøy enn personbiler, dessuten ble mange tekniske rettsakter også endret. Ved implementeringen i Norge i 2012 var EU godt inne i den gradvise prosessen, endringen ble dermed et større sprang her i landet.

Påbyggere er blitt å betrakte som «fabrikanter» for kjøretøy som registreres første gang etter den nye forskriften. Den nye forskriften åpner for at fabrikantene, ved enkeltgodkjenning, selv kan dokumentere rettsakter på områder hvor de har kompetanse og utstyr, og utstede dokumentasjon/prøverapporter som viser at gjeldende kravnivå er oppfylt. Gjeldende regelverket før 15. september 2012 sier at påbyggere må dokumentere etter krav i kjøretøyforskriften (ved ombygging), mens fabrikantene etter den nye forskriften må dokumentere etter rettsakter som fremkommer i vedlegg 1 til ny forskrift.

Nedenfor følger nærmere informasjon og presiseringer som er ment å skulle være en veiledning til Statens vegvesens kontrollører, men vil også kunne være til nytte for kjøretøybransjen og publikum. Veiledningen forklarer hva endringene i den nye forskriften er, og hva implementeringen av godkjenningsdirektivet m.m. betyr i praksis. Veiledningen vil gi en oversikt over hvilke dokumentasjonskrav som stilles til kjøretøyet ved enkeltgodkjenning og forhold omkring EF-typegodkjente kjøretøy.

Det er i denne oppdaterte versjonen av veiledning lagt ved de vedlegg som har kommet ut, etter første utgaven, som gir avklaringer og tolkninger på stilte spørsmål og problemstillinger. Disse ligger linket eller bakerst i veiledningen som vedlegg.

KAPITTEL 1

Generelt om forskriften og direktivet

Ikrafttredelse av forskriften

Forskriften får anvendelse for bil og tilhenger til bil som godkjennes og registreres første gang i Norge fra og med **15. september 2012**. Forskriften får også anvendelse for deler som omsettes eller tas i bruk, avhengig av hva slags ikrafttredelsesbestemmelse som gjelder for disse.

Anvendelsesområde til direktiv 2007/46/EF og ny forskrift

Direktiv 2007/46/EF omfatter godkjenning av alle grupper nye biler og tilhengere til bil som er konstruert for bruk på veg. Viktige endringer i forhold til typegodkjenningsdirektiv 70/156/EØF er at godkjenningsdirektivet også omfatter enkeltgodkjenning av kjøretøy, samt at det åpnes for bruk av alternative krav ved enkeltgodkjenning.

- Direktiv 2007/46/EF gjelder lette og tunge kjøretøy og deres tilhengere (kjøretøygruppene M, N og O). Dvs. personbiler, varebiler, lastebiler, busser og deres tilhengere.
- Direktiv 2007/46/EF gjelder ikke for eksempel traktor, deres tilhengere og MC. Ny forskrift omfatter derfor heller ikke disse kjøretøygruppene.

Ny forskrift omfatter godkjenning også av brukte biler og tilhengere som er førstegangsregistrert i utlandet 15. september 2012 eller senere, se forskriftens § 2. Forskriften regulerer også import av bil og tilhenger til bil som er registrert i utlandet før 15. september 2012, men viser da til kjøretøyforskriften eller eldre forskrifter for tekniske krav.

Valgfrihet for anvendelse av godkjenningsdirektiv 2007/46/EF

Den nye forskriftens § 5 siste ledd henviser til godkjenningsdirektivets artikkel 2 nr. 3 og 4, hvor det gis en oversikt over hvilke kjøretøykonstruksjoner og deres spesielle bruksområder som gir åpning for å kunne anvende annet regelsett enn godkjenningsdirektivet. I slike tilfeller kan kjøretøy godkjennes etter de regler som fremgår av kjøretøyforskriften. Som utgangspunkt gjelder kjøretøyforskriftens ordinære bestemmelser, men der hvor det er gitt ytterligere unntak benyttes disse.

Eksempler på slike kjøretøy er politi- og militærtaktiske kjøretøy, løpsbiler for vei (rallybiler). Når det gjelder kravnivå for nytt kjøretøy skal kjøretøyet tilfredsstillende gjeldende krav slik de fremkommer i regelmotoren i Autosys enkeltgodkjenning. For brukte kjøretøy styres kravnivå av dato for førstegangsregistrering.

Hallkontrollbilde i Autosys enkeltgodkjenning er endret slik at kontrolløren må positivt angi at kjøretøyet skal godkjennes etter kjøretøyforskriften ved slike tilfeller. Aktiveres ikke valget vil kjøretøyet automatisk bli godkjent etter ny forskrift. Kjøretøyet vil da måtte tilfredsstillende alle kravområder og kravnivå etter forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil (direktiv 2007/46/EF).

Dumpere med konstruktiv hastighet ikke over 30 km/t

Denne forskriften gjelder kun bil og tilhenger til bil. Definisjon av motorredskap i kjøretøyforskriften ble ikke endret ved fastsettelse av ny forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil. Vegdirektoratet har derfor i ettertid vurdert at dumpere som hovedsakelig er beregnet til intern transport av masse, jord eller lignende på bygge- eller anleggsplasser eller i terreng og som bare unntaksvis brukes på offentlig veg, fortsatt kan kontrolleres og godkjennes etter kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 4, 2 ledd. Direktiv 2007/46/EF artikkel 2 pkt. 3 a og c gjør det mulig å la slike kjøretøy klassifiseres, kontrolleres og godkjennes etter nasjonale regler.

Type-approval or individual approval under this Directive is optional for the following vehicles:

- a) Vehicles designed and constructed for use principally on construction sites or in quarries, port or airport facilities*
- c) mobile machinery.*

Dumpere som kommer inn under kjøretøyforskriftens definisjon, særlig vilkåret om hastighet ikke over 30 km/t, skal derfor fullt ut vurderes etter kjøretøyforskriften.

Dumpere med konstruktiv hastighet over 30 km/t skal defineres som N – kjøretøy.

Begrepet rettsakt

Rettsakt er samlebetegnelse på lov, forskrift, direktiv, forordning, ECE-regulativ mm. Begrepet har blitt aktuelt å bruke etter at EU besluttet å benytte forordning eller ECE-regulativ istedenfor direktiv til å regulere kravene til kjøretøy. I sammenheng med regelverk for kjøretøy benyttes rettsakt kun om direktiv, forordning og ECE-regulativ. Vegdirektoratet vil derfor benytte samlebegrepet *rettsakt* framfor å skrive *direktiv, forordning eller regulativ* både i dette dokumentet og andre skriv.

Endringer i rettsaktene

Vedlegg 1 til forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil angir hvilke særrettsakter som gjelder i norsk rett. Kravnivå som har en ikrafttredelsesdato fram i tid er implementert i regelmotoren, og vil komme som en alternativ standard som kan benyttes ved godkjenning. Det er viktig at både kontrollører, kjøretøyfabrikanter og andre brukere benytter lovdata slik at de lett fanger opp eventuelle endringer som skjer, men allikevel må kontrollørene bruke regelmotoren som minstekrav ved enkeltgodkjenning.

Viktige endringer når det gjelder definisjoner/begreper

Mobilkran: Kjøretøy i gruppe N3 til særlig bruk, som ikke er utstyrt for godsbeholdning, men som er utstyrt med en kran med løftekraft på minst 400 kNm, jf. direktiv 2007/46/EF vedlegg II A nr. 5.7. Det finnes egne tekniske krav til mobilkran i direktivets vedlegg XI. Karosseritypen kalles SF i direktivet. TAD har gitt beskjed om at denne kjøretøygruppen foreløpig skal avgiftsbelastes som tidligere, altså avgiftskode 501 (ingen endring). (Det tas forbehold om at Finansdepartementet ikke har fattet endelig beslutning om dette).

Kodene for kjøretøygruppe for mobilkran blir fom 15. september 2012:

- Teknisk kode: N2 eller N3 (N2 har tillatt totalvekt over 3 500 kg, men ikke over 12 000 kg, N3 har tillatt totalvekt over 12 000 kg)
- Teknisk underkode: SF
- Avgiftskode: 501
- Tekst i Autosys og i vognkortet: Lastebil, motorkran.
- Disse 2 kjøretøygruppene skal nå ha kjennemerke både foran og bak og med 5 siffer, altså ikke 1 kjennemerke med 4 siffer som tidligere.
- Dette skal gjelde ved førstegangsregistrering i Norge (1G) og for bruktimport (BI). Alle mobilkraner som er registrert før 15. september i Norge, skal beholde sin registrerte status ved senere NY (på ny eier) og RS (på samme eier).

Bil med kran i andre vektclasser og med mindre løftekapasitet, klassifiseres innen de respektive N kjøretøygrupper.

Varebil N1: Vedlegg II til direktiv 2007/46/EF, jf. forordning (EU) nr. 678/2011 inneholder spesifikke krav til definisjon av varebil.

Egenvekt: Definisjonen av bilers egenvekt i EU inkluderer fører (som er satt til 75 kg). Ny forskrift henviser til direktiv 2007/46/EF sine definisjoner. Dette gjelder også definisjon av egenvekt. Dette innebærer at vi i den nye forskriften har en annen definisjon av egenvekt enn det som gjelder etter kjøretøyforskriften. Ved avgiftsfastsettelse vil egenvekt uten 75 kg legges til grunn slik som før.

Når kontrolløren legger inn egenvekt i Autosys enkeltgodkjenning skal vedkommende trekke fra 75 kg fra egenvekten i vektopplysninger som er gitt i henhold til direktiv 2007/46/EF (dersom det ikke fremgår spesifikt at egenvekt er angitt uten fører). EF-typegodkjenninger som er konvertert til norsk typegodkjenning har angitt egenvekt uten fører. I Autosys enkeltgodkjenning under fanen «Vekter» har ledeteksten med hensyn til egenvekt fått en presisering:

G – Egenvekt minimum (u/fører).

Presiseringer

- Nytt EF-typegodkjent kjøretøy skal som tidligere godtas uten teknisk kontroll (id-kontroll skal gjennomføres). Åpenbare feil i typegodkjenningen skal meldes til Vegdirektoratet. Kjøretøyet skal i utgangspunktet registreres.
- Der hvor det foreligger typegodkjenning for uferdig kjøretøy, system eller komponent, er referansen til typegodkjenning tilstrekkelig underlag/dokumentasjon. E/e-merking er også bevis på typegodkjenning av hele kjøretøyet eller komponentene.
- Underlag kan f.eks. være en målsatt skisse/bilde. Fabrikant nr. 2 (påbygger) kan utføre dette selv, hvis de har kompetanse og utstyr for å gjøre det.

- Det skal ikke kreves underlag eller ekstra dokumentasjon på godkjente komponenter som f.eks. typegodkjente/e-merkede underkjøringshinder eller lamper.
- Ved anvendelse av typegodkjente/e-merkede komponenter/systemer, må typegodkjenningen vise til gyldig kravnivå.
- Dersom kontrolløren vurderer at typegodkjent kjøretøy representerer en alvorlig trafikksikkerhets- eller miljømessig fare, kan kjøretøyet nektes registrert for inntil 6 måneder, jf. 2007/46/EF, art. 29. Vegdirektoratet skal umiddelbart informeres om dette.
- Unntaksmuligheten i kjøretøyforskriften § 1-10 er ivarettatt i den nye forskriften §§ 9 og 10.
- Restkjøretøybestemmelsene gjelder ikke for enkeltgodkjenning. (se unntaksbestemmelser i kapittel 9)
- Vær som tidligere bevisst på skillet mellom teknisk klassifisering (teknisk gruppe: M1, M2, O1 osv.) og avgiftsklassifisering (avgiftsgruppe: 101, 315, 316 osv.).
- Destruktive tester (crash test) skal ikke kreves ved enkeltgodkjenning.
- «Godkjent i annet EU/EØS – land» betyr fra disse landene uavhengig av når disse ble medlem i EU/EØS.
 - Det er meget viktig at kontrolløren bruker merknadsfeltet i vognkortet for å beskrive f.eks. at kjøretøyet er godkjent med LPG i landet den kommer fra.
 - Andre tekniske unntak eller merknader om tilleggsutstyr kan også stå beskrevet i utenlandske vognkort som er viktige å ta med over til det norske vognkortet.
 - Unntak fra ordinære norske krav må også anmerkes i vognkortet. Eksempel på dette kan være at kjøretøyet er godkjent uten katalysator i Tyskland.
- Krav til teknisk prøveinstans fremgår av direktiv 2007/46/EF artikkel 41.

Tekniske krav for bil og tilhenger til bil som godkjennes etter ny forskrift

Ved godkjenning av nytt kjøretøy og bruktimportert kjøretøy som er førstegangsregistrert 15. september 2012 eller senere, skal disse tilfredsstille de tekniske krav som forskrift om bil og tilhenger til bil setter. Kravområder og kravnivå som må være oppfylt fremkommer i godkjenningsdirektivets vedlegg IV del I, eventuelt vedlegg XI for spesielle kjøretøykonstruksjoner. Alternative krav som kan benyttes med hensyn til ECE-regulativ fremkommer under vedlegg IV del II i godkjenningsdirektivet.

I vedlegg 1 til ny forskrift fremkommer siste versjon av regulativ som er implementert i norsk rett. Regelmotoren vil til enhver tid være oppdatert på eventuelle endringer.

For enkeltgodkjenning av ferdigoppbygde kjøretøy i klasse M1 og N1, fremstilt i store serier i eller for tredjeland, fremkommer kravene i vedlegg IV tillegg 2 i godkjenningsdirektivet (jf. forordning (EU) nr. 183/2011). Hovedkrav (direktiv eller forordning) eller alternative krav (ECE-regulativ) kan brukes på ett eller flere kravområder.

Forordning (EU) 1229/2012 som endrer vedlegg IV til direktiv 2007/46/EF

Forordningen er vedtatt og i kraft i EU, norsk forskriftsendring er under arbeid. Dette innebærer at fabrikantene kan dokumentere i forhold til kravene som framkommer i denne forordningen. Vi vil derfor kort omtale forordningen og hvordan trafikkstasjonene forholder seg til den.

KAPITTEL 2

Autosys enkeltgodkjenning

Regelmotor for Autosys enkeltgodkjenning

I forbindelse med utvikling av ny forskrift er det blitt utviklet en ny versjon av regelmotoren for Autosys enkeltgodkjenning. Denne versjon omfatter alle kravområder som godkjenningsdirektivet med senere endringer angir. Kontrolløren må forholde seg til ny regelmotor med noen endrede skjermbilder i applikasjonen for Autosys enkeltgodkjenning.

Vedtaksbrev og godkjenningsattest

Det er utarbeidet et nytt vedtaksbrev, og to nye godkjenningsattester i henhold til vedlegg VI i 2007/46/EF.

- «EF-attest for individuell godkjenning av kjøretøy» for gruppene M og N, og en foreløpig tilpasning av denne for gruppe O.
Attesten for M, N og O er i tråd med de nye kravene som er oppsummert i Modell D i tillegg 2 til vedlegg IV i direktiv 2007/46/EF (inntatt gjennom forordning 183/2011/EF).
- For kjøretøy som godkjennes etter forordning 183/2011 anvendes samme godkjenningsattest.

Godkjenningsattestene skal, så snart det er praktisk mulig, også fremkomme på nynorsk og i en engelsk versjon.

Godkjenningsattesten omfatter også foto av kjøretøyet skrått forfra og skrått bakfra.

Alle alternative standarder som kan anvendes for det aktuelle kjøretøyet har blitt valgbare i Autosys enkeltgodkjenning.

Hjemmelshenvisning på vedtaksbrevet ved utstedelse av negativt vedtak

Det erfares at mottaker av vedtaksbrevet i enkelte tilfeller ikke forstår begrunnelsen for det vedtak som er gitt. Når kontrolløren har anmerket «Oppfyller ikke krav» for et gitt kravområde vil det automatisk genereres følgende tekst på vedtaksbrevet: «Forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil § 3». Denne henvisning er ikke nok i seg selv for å forklare begrunnelsen for underkjennelsen av et kravområde. Underkjente kravområder må konkretiseres på en slik måte at mottaker har en rimelig mulighet til å forstå hva som er årsaken til underkjennelsen og kan iverksette de nødvendige tiltak.

Andre endringer i Autosys enkeltgodkjenning

I siden for hallkontroll har det kommet til en egen ramme for «Godkjenning av bil og tilhenger til bil» med spørsmål om kjøretøyet er unntatt fra direktiv 2007/46/EF.

Dette gjelder kjøretøy som i utgangspunktet skal godkjennes etter ny forskrift, men som allikevel kan velge godkjenning etter kjøretøyforskriften. Jf. 2007/46/EF artikkel 2 pkt. 3 og 4:

- a) kjøretøy beregnet for bruk på byggeplasser, steinbrudd, havner eller flyplasser
- b) kjøretøy beregnet for bruk av forsvaret, sivilforsvaret, brannvesenet eller politiet
- c) mobilkraner
- d) rally-biler beregnet for bruk på veg
- e) prototyper

Punkt a hjemler muligheten for registrering på sorte skilt med gule tegn, med tekniske unntak, jf. KF § 1-10.

Punkt b, unntaket gjelder kun militær- og polititaktiske kjøretøy.

Punkt c, mobilkraner, se egen omtale i kapittel 1.

Punkt d, rallybiler, jf. KF § 8-5.

Det har også kommet inn et ekstra valg under unntak og tillegg (fra hallkontrollsidan); «Godkjennes etter forordning 183/2011/EF».

Dette valget skal kun benyttes for kjøretøy i gruppe M1 eller N1 produsert i store serier i eller for tredjeland. Dersom dette velges vil regelmotoren åpne for ett eller flere ekstra kravnivå under de fleste kravområder. Primært vil dette være selve basisdirektivet for kravområdet uten senere endringer, samt enkelte amerikanske (FMVSS, SAE) og japanske (JSRRV) kravstandarder. Samtlige av disse har utfyllende merknader (foreløpig på dansk) som hjelp til saksbehandler. Det er svært viktig at kontrolløren gjør seg kjent med innholdet da spesifikke unntak kan være beskrevet i denne teksten.

Dokumentasjonssiden har fått en egen rubrikk for «Fabrikanter». Feltene er «selvlærende» i den forstand at nye fabrikanter som legges inn vil bli tatt vare på av løsningen, og vil komme opp når man starter å fylle ut feltet med samme innhold neste gang. Legg merke til at det alltid må oppgis minst én fabrikant.

Oppsummeringssiden har fått et ekstra valg «Vis vognkortmerknader» under kjøretøyinformasjon. Dette vil vise vognkortmerknader skrevet inn av saksbehandler, altså ikke vognkortmerknader som legges inn av systemet i overgangen (SamX) mellom Autosys Enkeltgodkjenning og dagens Autosys.

KAPITTEL 3

Hvor finner vi informasjon om direktiver, forordninger, ECE regulativer m.m.?

- http://eur-lex.europa.eu/RECH_consolidated.do
- <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs.html>
- http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directives/motor-vehicles/index_en.htm
- <http://www.nhtsa.gov/cars/rules/import/fmvss/index.html>
- <http://www.tc.gc.ca/eng/acts-regulations/regulations-crc-c1038.htm>
- <http://www.rdw.nl/nl/particulier/internationalvisitor/import/Pages/ImportingapassengervehiclefromtheEuropeanUnion.aspx>

Forklaringer på forkortelser

- OEM: original equipment provided by the manufacturer
- FMVSS: Federal Motor Vehicle Safety Standard of the U.S Department of Transportation
- CMVSS Canadian.....
- JSRRV: Japan Safety Regulations for Road Vehicles
- SAE: Society of Automotive Engineers
- CISPR: Comité International Spécial des Perturbations Radioélectriques

Akkrediterte prøveinstanser

http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/technical_services.htm

KAPITTEL 4

Avgiftsklassifisering (kl. 1 og 2), varebil med en og to seterader

Eksisterende nasjonale typegodkjenninger (før 29. april 2013):

Eksisterende nasjonale typegodkjenninger for N₁ opprettholdes fram til 29. april 2013. Endring av disse utføres til nevnte dato så lenge biltypen går videre. Dette gjelder både M₁ konvertert til N₁, og N₁ med flere seterader ombygd til en seterad. Etter denne dato er de nasjonale typegodkjenningene ikke lenger gyldige.

Restkjøretøybestemmelser

Etter den 29. april 2013, kan importør søke Vegdirektoratet om å registrere kjøretøy i en periode på 18 måneder i henhold til restkjøretøybestemmelsen, jf. forskriftens § 8.

Nye godkjenninger

Avgiftsklassifisering

Avgiftsklassifisering foretas på grunnlag av Toll – og avgiftsdirektoratets forskrifter, ingen endring av praksis. Bl.a. krav til volum i godsrommet, det såkalte «kassekravet, statskassa» er som tidligere.

Krav til henholdsvis beskyttelsesvegg og varebilvegg

Følgende krav stilles for registrering i Norge:

- Teknisk klassifisering (fra M₁ til N₁): det skal finnes enten vegg eller surrefester som er testet etter ISO-standard 27956: 2009
 - gjelder IKKE biler som allerede er typegodkjent som N₁ i annet EU/EØS-land.
 - det skal IKKE stilles krav om ISO-vegg/fester til bil som er enkeltgodkjent som N₁ i annet EU/EØS-land.
- Fester som er beregnet til fastgjøring av lasten i kjøretøy N₁, skal konstrueres i overensstemmelse med bestemmelsene i punkt 3 og 4 i ISO-standard 27956: 2009 »Road vehicles — securing of cargo in delivery vans — Requirements and test methods« (fastgjøring av last i varevogner — krav og prøvningsmetoder).
- Avgiftsklassifisering: målene på varerommet er uendret (samme kassekrav) og det skal finnes vegg som tilfredsstillt avgiftsforskriftens krav (også samme krav som har vært benyttet i mange år).
 - Dersom bilen er utstyrt med vegg testet etter ISO-standard 27956: 2009, anses den å tilfredsstillt avgiftsforskriftens krav.
 - Dersom bilen er utstyrt med surrefester testet etter ISO-standard 27956: 2009 er det tilstrekkelig at veggen tilfredsstillt avgiftsforskriftens krav. (Fortsette å bruke de veggene som har vært brukt i en årrekke).
 - (Det kan muligens finnes surrefester i stasjonsvogner/SUV som er testet etter ISO-standard 27956: 2009. Slike kan også ettermonteres som alternativ til å teste vegg)

- ISO-standard 27956: 2009 har vært i bruk siden 2009. De tester som har tidligere har blitt utført på vegger til varebiler, har i mange tilfeller benyttet testmetoder og grenseverdier fra denne standarden.

Beskyttelsesvegg i varebil klasse 2 med åpent lasteplan («pick up»), følgende gjelder:

Dersom lasteplanet oppfyller kravene til varebil klasse 2, kan bakvegg i førerhus utgjøre beskyttelsesvegg. Hvis det er vindu i bakveggen må det legges ved styrkedokumentasjon eller vinduet beskyttes med stålgitter eller lignende. Dersom plassen innvendig i førerhuset bak setene må medregnes i godsrom for å oppfylle kravene til varebil klasse 2, skal beskyttelsesveggen monteres inne i førerhuset (mellom førerrom og godsrom). Det må da være tilgang med dør også til denne delen av godsrommet.

R – punkt

Opprinnelig EF-typegodkjenning som N₁ med to seterader, kan benyttes ved enkeltgodkjenning av N₁ med en seterad, selv om R – punktet er under 70 cm. Det forutsetter at bilen fortsatt oppfyller alle andre krav iht. EF-typegodkjenningen og at ikke ytterligere ombygginger er foretatt.

Innfestinger for seter og sikkerhetsbelter

Det er ikke et krav at innfestinger for seter og sikkerhetsbelter på de påfølgende seterader skal/må fjernes.

Varebil (N₁) med to seterader ombygd til varebil kl. 2

Varebiler (N₁) med flere seterader kan avgiftsklassifiseres som varebil klasse 2 under forutsetning av at bakseter er fjernet, og beskyttelsesvegg innmontert. Opprinnelig EF-typegodkjenning (COC) som N₁ kan da benyttes forutsatt at ikke ytterligere ombygging foretas.

Innlastingsåpning / baklukeåpning

Varebil med en seterad (N₁, varebil kl.2) må ha minimum 60 cm høyde i døråpning bak. Kravet til arealmål av innlastingsåpning gjelder IKKE for varebil kl. 2.

Varebil med to seterader (N₁, varebil kl.1) må dokumentere en innlastingsåpning på minimum 12.800 cm².

Direktivet definerer hvordan arealet skal måles For å måle dette kreves spesialutstyr, og det vil i realiteten være meget vanskelig å måle/dokumentere for andre enn kjøretøyfabrikanten. Utpekt prøveinstans kan være et alternativ til kjøretøyfabrikant.

Endring av registrerte kjøretøy

Ombygging av varebil (N₁) til personbil (M₁)

- M₁ kjøretøy som er bygd til N₁, trenger kun en bekreftelse, f.eks. en COC, på at opprinnelig har vært et M₁ kjøretøy.
- Opprinnelig typegodkjent N₁ kjøretøy, kan ombygges til M₁ så sant det tilfredsstillende og dokumenteres etter de krav som var gjeldende ved 1. gangs registreringsdato til kjøretøyet.
- Krav til innbetaling av engangsavgift er fortsatt iht. «Forskrift om engangsavgift på motorvogner». Dette finner dere på www.toll.no
- Det må presiseres at en eventuell fjerning av seteinnfesting for andre eller tredje seterad, ikke automatisk ugyldiggjør anvendelsen av en EF-typegodkjenning. Det må vurderes av kontrollør om bærende konstruksjoner er blitt berørt. Ved tvilstilfeller skal det dokumenteres at konstruksjonen ikke er berørt/endret.

Personbil (M₁) som bygges om til varebil (N₁)

Disse kjøretøyene skal tilfredsstille kravene til teknisk klassifisering som **varebil (N₁)** jf. direktiv 2007/46/EF, vedlegg II, som senest endret ved forordning (EU) nr. 678/2011. Videre skal de tekniske kravene for **varebil (N₁)** i forhold til bilens årsmodell tilfredsstilles. De tekniske kravene til personbil er like med eller strengere enn kravene til varebil med følgende forbehold:

- For biler registrert første gang før 15. september 2012 – ingen nye tekniske krav.
- For biler registrert første gang 15. september 2012 og senere – ny beregning av massefordeling (vektfordeling) etter direktiv 97/27/EF som senest endret ved direktiv 2003/19/EF.

Beregning av nyttelast og jevnfordelt last

Krav til nyttelast i varebil med en seterad, N₁, (kl. 2), forordning (EU) Nr. 678/2011, billag 1, nr. 3.6.1

For varebil klasse 2, er det i Norge de to formlene under som er aktuelle. Bokstav a) gjelder der kjøretøyet kun er registrert for en sitteplass, og bokstav b) gjelder kjøretøy med inntil tre sitteplasser.

Denne klassifiseringen er avgjørende med tanke på å få godkjent kjøretøyet som varebil kl. 2, og bestemmer om det er nødvendig å gjøre videre beregninger iht. dir. 97/27/EF senest endret ved 2003/19/EF.

»P« teknisk tillatt totalmasse

»M« masse i kjøreklar stand (egenvekt)

»n« antall sitteplasser foruten førerens

a) Når $n = 0$: $P - M \geq 100 \text{ kg}$

b) Når $0 < N \leq 2$: $P - (M + n \times 68) \geq 150 \text{ kg}$

Eksempler:

$P = 2400 \text{ kg}$

$M = 1500 \text{ kg}$

a) $n = 0$ (kun registrert med førerplass).
 $2400\text{kg} - 1500\text{kg} = 900 \text{ kg}$, **altså OK.**

b) $n = 2$ (registrert for fører + 2 passasjerer).
 $2400\text{kg} - (1500\text{kg} + 2 * 68) \geq 150 \text{ kg}$
 $2400\text{kg} - 1636 \geq 150 \text{ kg}$
 $764 > 150\text{kg}$, **altså OK**

Hvordan dokumentere masse og dimensjonsdirektiv 97/27/EF som endret ved 2003/19/EF?

Beregningene utføres som beskrevet i 97/27/EF, vedlegg I nr. 7, spesielt punktene 7.4.2.4, 7.4.2.5, 7.4.2.5.1 og 7.4.2.6.

Utrekningene som kreves i forbindelse med godkjenning av kjøretøy som er ombygd til varebil kl. 2, består av formlene som vist under. Det må foretas tre beregninger for 1. aksel og tre beregninger for 2. aksel. Disse opplysningene føres inn i tabellen som vist under. Utstyr som kreves for å gjøre disse beregningene er kalkulator og måleutstyr (tommestokk, måleband). Verdiene i kolonne 0, 1 og 2 må ikke overskride verdien i kolonne «Nyttelast aksler» (de respektive tillatte maksimale akselvekter).

NB!

- Det forutsettes at disse beregningene skal utføres av den/de som har bygd om kjøretøyet, men trafikkstasjonen skal være behjelpelig med å veilede og eventuelt kunne hjelpe til med beregningene.
- Denne utregningen er ikke aktuell for typegodkjente N_1 kjøretøy. Kun for M_1 kjøretøy ombygd til N_1 .
- Denne utregningen er kun aktuell for kjøretøy godkjent 1. gang etter 15. september 2012.

«P» teknisk tillatt totalvekt

« P_1 » teknisk tillatt totalvekt 1. aksel

« P_2 » teknisk tillatt totalvekt 2. aksel

«M» masse i kjøreklar stand (egenvekt)

« M_1 » masse i kjøreklar stand 1. aksel (egenvekt)

« M_2 » masse i kjøreklar stand 2. aksel (egenvekt)

«n» antall sitteplasser foruten førerens

«L» nyttelast i varerom

«a» akselavstand

«b» avstand fra sete*) til senter foraksel

«c» avstand fra lastens tyngdepunkt ($d/2$) til senter foraksel

«d» måles i gulvhøyde fra bakerste punkt av varebilvegg (bruk loddsnor for å finne bakerste punkt av varebilvegg) til bakdør (med bakdør lukket)

« $d/2$ » betyr halvparten av d

*) : setet i bakerste posisjon, målepunkt ca. 10 cm framfor nederste del av ryggen (i hofteladdet til personen i setet). Plasseringen er ikke kritisk i formelen, derfor formulert med cirka.

Beregne verdien L for kjøretøyet:

- $L = P - M - (n + 1) * 75$

NB! Det må alltid beregnes L før man kan ta i bruk formlene nedenfor (minimumskravet er at L beregnes, og at utregningene nedenfor utføres med alle sitteplasser i bruk, jf. 97/27/EF, vedlegg I, nr. 7.4.2.5.1).

Belastning på 1. aksel:

- $((n + 1) * 75 * (a - b) + L * (a - c)) / a \leq (P_1 - M_1)$

Belastning på 2. aksel:

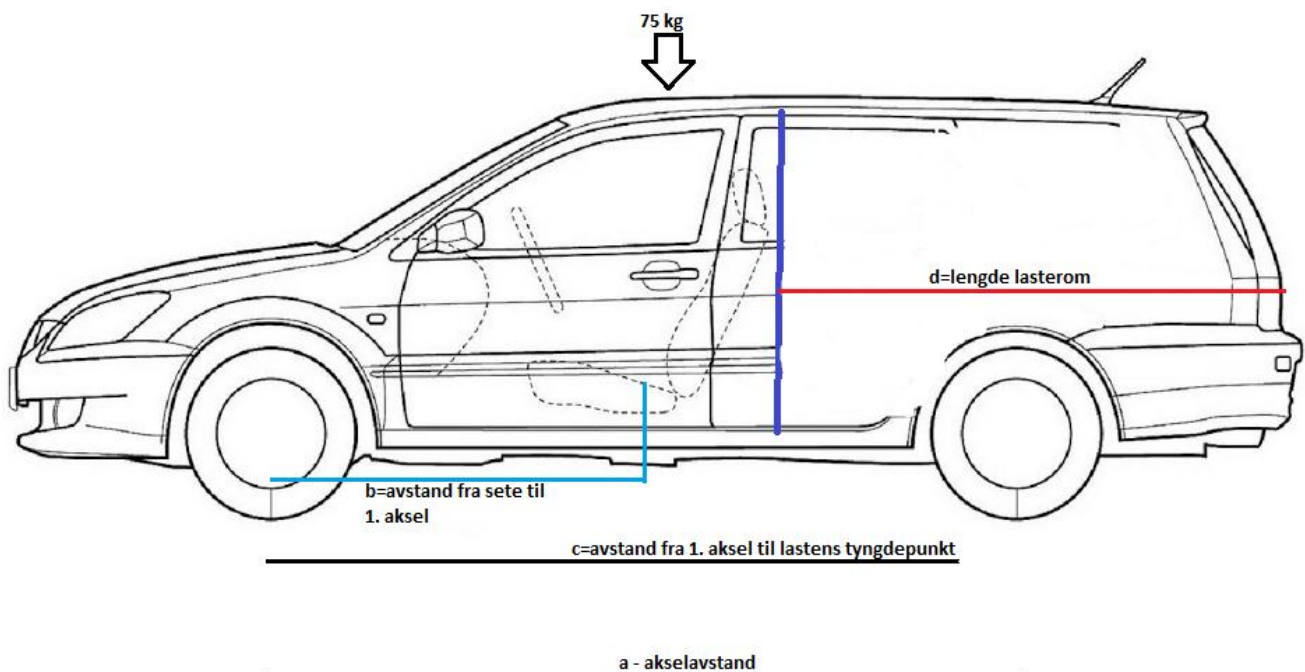
- $((n + 1) * 75 * b + L * c) / a \leq (P_2 - M_2)$

Antall passasjerer – n	0	1	2	Nyttelast aksel
1. aksel				
2. aksel				

Skisse av kjøretøy

Skissen viser hvilke mål som kreves ved utregning av jevnfordelt last etter direktiv 97/27/EF endret ved 2003/19/EF. Denne målingen kan utføres av personer som er kjent med bruken av formlene og måleutstyret beskrevet ovenfor.

Det er også mulig for kontrollørene å kvalitetssikre målingene.



Eksempel på utregnet jevnfordelt last av varebil kl. 2.

Antall passasjerer = n	0	1	2	Nyttelast aksel
1. aksel	138,62	157,17	163,42	175
2. aksel	531,38	512,83	494,28	755

Oppgitte opplysninger:

P 2990kg

P₁ 1450kg

P₂ 1800kg

M 2320kg

M₁ 1275kg

M₂ 1045kg

a 2,79m

n 0, 1, 2

Målte opplysninger:

b 1,6m

c 2,29m

$$L = P - M - (n + 1) \cdot 75$$

$$2990 - 2320 - (0 + 1) \cdot 75 = 595$$

$$2990 - 2320 - (1 + 1) \cdot 75 = 520$$

$$2990 - 2320 - (2 + 1) \cdot 75 = 445$$

1. aksel

$$((n + 1) \cdot 75 \cdot (a - b) + L \cdot (a - c)) / a \leq (P_1 - M_1)$$

$$((1 + 1) \cdot 75 \cdot (2,79 - 1,6) + 520 \cdot (2,79 - 2,29)) / 2,79 \leq (1450 - 1275)$$

$$(2 \cdot 75 \cdot 1,19 + 520 \cdot 0,5) / 2,79 \leq 200$$

$$\underline{157,17 < 175}$$

2. aksel

$$((n + 1) \cdot 75 \cdot b + L \cdot c) / a \leq (P_2 - M_2)$$

$$((1 + 1) \cdot 75 \cdot 1,6 + 520 \cdot 2,29) / 2,79 \leq (1800 - 1045)$$

$$(2 \cdot 75 \cdot 1,6 + 520 \cdot 2,29) / 2,79 \leq 755$$

$$\underline{512,83 < 755}$$

Regneeksemplene er for aksel en og to, med n = 1. Tilsvarende har vi gjort for n = 0 og n = 2. Deretter har vi lagt disse opplysningene inn i tabellen over. Det er viktig å huske på å bruke riktige opplysninger i beregningene.

KAPITTEL 5 Nasjonale unntak og bestemmelser

Nasjonale bestemmelser som videreføres fra kjøretøyforskriften

- **Lysutstyr/lydsignal**, særnorske bestemmelser vedrørende lys jf. § 28-1 nr.4, og lyd jf. § 29-1
- **Bruk av dekk med pigger**, jf. §§ 13-3 nr. 3-6 for bil og 13-7 nr. 2-4 for tilhenger
- **Reparasjon, ombygging og oppbygging**, §§ 1-4, 6-8, kapittel 7, § 16-4 nr. 5, §§ 16-6 og 18-1 nr. 6. Oppbygd bil og tilhenger til bil som ikke omfattes av KF § 7-2 nr. 4.4, må likevel godkjennes etter den nye forskriftens § 9.
- **Ettermontering av LPG – og CNG drivstoffanlegg**, § 22-5

Nasjonale unntak fra den nye forskriften

- Alternative krav for godkjenning av akselløft – sveisnr. 2012/140781
- Generelt unntak fra krav til rulleomkrets ved bytte av dekk/felg – sveisnr. 2012/049306
- Notat vedrørende godkjenning av skjerming på hjul – sveisnr. 2012/136302

Andre generelle bestemmelser som videreføres

- Kjøretøyforskriften § 1-8, unntak ved godkjenning av kjøretøy importert som arvegods eller ved eiers flytting
- Kjøretøyforskriften § 1-9, bevaringsverdige kjøretøyer
- Kjøretøyforskriften § 1-15, spesielle unntak for bil
- Godkjenning av kjøretøy etter annen forskrift eks. skolebil og dyretransport videreføres på vanlig måte.

Nasjonal typegodkjenning av småserie, § 7

Bil og tilhenger til bil produsert i små serier kan framstilles for nasjonal småserietypegodkjenning jf. direktiv 2007/46/EF artikkel 23 og vedlegg XII. Vegdirektoratet er myndighet for slik godkjenning, men vi har ikke på plass en slik ordning ennå.

KAPITTEL 6

Dokumentasjon

Dokumentasjon ved godkjenning av kjøretøy i hall

Dokumentasjon er: *Bevisføring, informasjonsmateriale som bekrefter at kjøretøyet tilfredsstillter gitte krav.*

Dokumentasjon ved godkjenning av kjøretøy kreves fremlagt både ved førstegangsregistrering i riket, og dersom det gjøres endringer på kjøretøy som krever ny godkjenning, jf. kjøretøyforskriften kap. 7 om reparasjon, ombygging, oppbygging. Videre stilles det krav til dokumentasjon ved spesialgodkjenninger av for eksempel ADR-kjøretøy, handikapkjøretøy og utrykningskjøretøy.

Utgangspunktet for dokumentasjonskravet er bestemmelser i lov og forskrift, hovedsakelig ny forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil med tilhørende direktiver, forordninger og ECE-regulativer. Dokumentasjon for de kjøretøytekniske krav skal fremlegges av fabrikant eller teknisk instans, jf. de enkelte særdirrektiver, slik det også er kjent fra kjøretøyforskriften.

For øvrig viser vi til bestemmelsene om enkeltgodkjenning etter forskriften §§ 9 og 10. I utgangspunktet er det fabrikant eller teknisk instans som skal dokumentere de enkelte tekniske krav. De skal tilfredsstillte de samme tekniske krav som stilles ved EF-typegodkjenning. Det presiseres at kravene for EF-småserietypegodkjenning kan legges til grunn ved enkeltgodkjenning av kjøretøy, samt de øvrige alternative tekniske krav som følger av direktiv 2007/46/EF.

Ved godkjenning (og registrering) av et kjøretøy skal den som fremstiller kjøretøyet, fremlegge dokumentasjon på at kjøretøyet oppfyller de tekniske krav som er hjemlet i forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil, jf. vegtrafikkloven §§ 13 og 14.

Krav til dokumentasjon ved enkeltgodkjenning

Etter forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil § 9 kan et kjøretøy fremstilles for enkeltgodkjenning ved en av Statens vegvesen sine trafikkstasjoner.

Videre lyder bestemmelsen 5. ledd:

«Overensstemmelse med kravene skal prøves og dokumenteres som fastsatt (i de enkelte rettsakter) for EF-typegodkjenning, likevel slik at det tillates at slik prøving og dokumentasjon kan utstedes av teknisk prøveinstans utpekt av andre EØS-land enn Norge. Godkjenningsmyndigheten kan kreve underlagsmateriale for dokumentasjonen fra søkeren eller teknisk prøveinstans. Dokumentasjon kan også utstedes av fabrikant dersom denne kan utføre de nødvendige prøver mv. som rettsaktene krever.

Underlagsmateriale skal i så fall vedlegges.»

Det stilles et formkrav til dokumentasjonen som har medført tolkningsforskjeller mellom regionene. Vegdirektoratet viser til at kravet til dokumentasjon kan deles inn i tre hovedområder:

- Rettsakter som krever testing og må dokumenteres ved testrapporter (eg. bremses, støy, avgass)
- Rettsakter som ikke krever testing, men som skal dokumenteres i form av skisser fra fabrikant (eg. montering av lys, montering av underkjøringshinder)
- Teknisk data om kjøretøyet som kreves fremlagt for trafikkstasjonen. Omfanget av tekniske data som må foreligge fremgår av Autosys enkeltgodkjenning (regelmotoren) for det enkelte kjøretøy.

Vegdirektoratet viser til prinsippet for utstedelse av nasjonal typegodkjenning av T5-traktorer. En del av disse traktorene innehar en EF-typegodkjenning som T1-T4. COC fra EF-typegodkjenningen kan ved utstedelse av typegodkjenning legges til grunn så langt det ikke er gjennomført endringer på kjøretøyet som påvirker de tekniske data.

Det samme prinsippet vil gjelde for kjøretøy som fremstilles for enkeltgodkjenning hvor kjøretøyet er bygget opp av komponenter fra flere fabrikanter. Teknisk data fra for eksempel chassisfabrikanten legges til grunn ved godkjenning så langt påbyggerfabrikanten ikke har foretatt endringer som påvirker noen rettsakter som chassisfabrikanten har dokumentert.

Rettsakter som krever testing og må dokumenteres ved testrapporter

Det kan stilles spørsmål ved hvilke krav som skal prøves og dokumenteres. Tilsynelatende kan forskriftsteksten her leses slik at alle rettsakter som skal være oppfylt, også krever faktiske tester, og prøverapporter.

Vegdirektoratet presiserer at det kun vil være de rettsakter etter direktivet vedlegg IV hvor kravene skal prøves, som må dokumenteres som fastsatt i de enkelte rettsakter som gjelder for EF-typegodkjenning, (støy, avgass, bremses, styring, bilbelter, ol.). Slik dokumentasjon vil i de fleste tilfeller foreligge fra chassisfabrikant, og ikke by på problemer for fabrikanten (påbygger i Norge) å skulle dokumentere.

Videre lyder forskriftsteksten som følger: «Dokumentasjon kan også utstedes av fabrikant dersom denne kan utføre de nødvendige prøver mv. som rettsaktene krever. Underlagsmateriale skal i så fall vedlegges søknaden».

Forutsetningen for å kreve at fabrikant (både norske og utenlandske påbyggere) skal dokumentere gitte rettsakter og fremlegge underlag, er at fabrikanten gjør endringer på et kjøretøy ved påbygging som påvirker en rettsakt som skal prøves og dokumenteres som ved EF-typegodkjenning.

Rettsakter som ikke krever testing, men som skal dokumenteres i form av skisser fra fabrikant (eg. lysmontering)

Forskriftsteksten gir ikke klare føringer for hvem som kan dokumentere og på hvilken måte de tekniske krav og teknisk data som ikke krever nødvendig prøving skal dokumenteres. Det vil likevel være naturlig at det er fabrikanten som fremlegger

bevitnelse for de enkelte rettsakter i form av skisser/tegninger/angivelse av tekniske data.

Som eksempel nevnes lysmonteringsdirektivet, hvor formkravene i seg selv er omfattende. Vegdirektoratet finner likevel ikke at lysmonteringsdirektivet stiller krav til testing, og når de enkelte lykter i forkant av montering er e-merket, viser vi til at fabrikant (påbygger) her vil kunne utarbeide skisser som angir de målte verdier. Som eksempel: Kravet til lysvinkel kan for en lykt være mellom 12 og 20 grader, og det angis at det konkrete kjøretøyet faktisk oppfyller en gitt lysvinkel, for eksempel lysvinkel på 17 grader.

Teknisk data om kjøretøyet som kreves fremlagt for trafikkstasjonen for innlegging i Autosys enkeltgodkjenning.

Ved fremstilling av kjøretøy for enkeltgodkjenning skal all nødvendig dokumentasjon foreligge, dette må den som fremstiller kjøretøyet forsikre seg om. Er kjøretøyet bygd i flere etapper av flere fabrikanter der de respektive etapper har berørt en eller flere rettsakter vil dokumentasjonsomfanget omfatte spesifikke dokumentasjoner fra de respektive fabrikanter, chassisfabrikant og påfølgende påbyggerfabrikanter. Slik forskriften lyder i dag skal denne dataen tilgjengeliggjøres av kunden selv, på bakgrunn av informasjon fra fabrikant. Prosessen for den enkelte fabrikant er forenklet ved skillet mellom rettsaker som krever testing og de som ikke gjør det, slik at dataen på en enkel måte må kunne fremskaffes av fabrikant selv.

Vegdirektoratet viser til direktiv 2007/46/EF vedlegg III. Dersom man bruker vedlegg III som mal vil de tekniske data som fremgår der være tilstrekkelig for godkjenning og registrering. Det er ikke nødvendig å fylle ut all informasjon i vedlegg III, for eksempel girutveksling og andre smådetaljer.

Bruk av PDF som dokumentasjonsform

Vegdirektoratet har i forrige veiledning til trafikkstasjonene sagt at i utgangspunktet skal dokumentasjon i forbindelse med godkjenning fremlegges i original form. Hensikten med krav til dokumentasjonsform er blant annet å sikre at den dokumentasjonen vi legger til grunn ved godkjenning ikke er forfalsket. I veiledningen er det også vist til eksempler på at krav til fremleggelse av originale dokumenter ikke bør by på problemer. Vi har derfor i utgangspunktet vist til at bruk av faks, utskrift fra e-post eller CD med PDF-fil som alternative dokumentasjonsformer ikke skal aksepteres.

Det er derimot ikke tatt høyde for ytterligere presiseringer knyttet til PDF eller andre elektroniske dokumentasjonsformer som i seg selv må anses som originale. Fabrikanter med et utbygd distribusjons/forhandlernet og som overfører dokumentasjonen elektronisk til sine forhandlere kan sikre at dokumentasjonen er ekte og riktig ved sitt kvalitetssystem. Ved fremleggelse av elektronisk dokumentasjon må trafikkstasjonene i de enkelte tilfeller vurdere opprinnelsen til dokumentasjonen. Er den utstedt av en kjent fabrikant, for eksempel SCANIA, vil bruk av PDF-fil være uproblematisk å akseptere som dokumentasjonsform. Vi viser i den forbindelse til Vegdirektoratets notat av 20.12.05 (sveis 2005/51420 dok. 4) hvor det blant annet står at "kontrollør etter en konkret vurdering anser dokumentasjonen som god nok og

ektheten er plausibel", så kan dokumentasjon fra en fabrikants internettside også godkjennes. Kontrolløren har uansett i henhold til forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil, anledning til å be om underlag for dokumentasjonen dersom det er tvil om dokumentasjonens ekthet.

I e-post av 8. mars 2013 er det uttalt at det «I slike tilfeller skal den som har fabrikantens fullmakt til å hente ut slike utskrifter/dokumentasjon signere/bekreftede at utskriften er korrekt.» En slik praksis vil motvirke intensjonen med å akseptere alternative dokumentasjonsformer i første omgang. Vi viser derfor igjen til notat av 2005, og at dersom man først legger til grunn alternative dokumentasjonsformer, skal disse aksepteres uten ytterligere signatur fra fremstiller av kjøretøyet.

Krav til dokumentasjon for etappevis oppbygde kjøretøyer ved enkeltgodkjenning

Når det gjelder fremstilling av tunge N-kjøretøyer er disse kjøretøy vanligvis etappevis oppbygd. Første etappe i byggeprosessen består vanligvis av et chassis som i sin grunnkonstruksjon er typegodkjent som en enhet av kjøretøyfabrikanten.

Tilpasninger

Bestiller av kjøretøyet vil i mange tilfeller ønske å skreddersy sitt kjøretøy til sitt behov, og til de rammebetingelser som de nasjonale myndigheter i det land kjøretøyet skal registreres i gir, eksempelvis nasjonale tilpasninger med hensyn til «boggiløft» og krav til skjerming av hjul med bakgrunn i montering av kjettinger ved vinterkjøring. Dette vil medføre at det gjøres tilpasninger på det allerede typegodkjente chassis i 1. etappe. Fabrikanten må derfor utstede individuell dokumentasjon på dette chassis, selv om det er likt den typegodkjente utgaven på de fleste kravområdene.

Byggeprosessen

Når chassis leveres fra kjøretøyfabrikanten til videre påbygg hos en påbyggerfabrikant, vil denne påbygging bli definert som en egen etappe. Denne etappe kan også typegodkjennes av påbyggerfabrikanten, men vil som regel omfatte endringer som blir dokumentert av utpekt prøveinstans eller av fabrikanten selv dersom denne har utstyr og kompetanse til dette.

Når kjøretøyet er ferdig oppbygd vil byggeprosessen normalt ha omfattet flere etapper og flere fabrikanter. 1. etappe har omfattet en typegodkjent grunnkonstruksjon (med mulige tilpasninger), og 2. etappe en påbygging med separat dokumentasjon for de rettsakter som er blitt berørt. Kjøretøyet vil så bli fremstilt for enkeltgodkjenning.

Dokumentasjon

Når det gjelder dokumentasjon for den byggeprosessen som er gjennomført vil denne omfatte de fabrikanter som har vært involvert i prosessen. Er chassis ikke modifisert ut i fra den typegodkjente grunnkonstruksjonen, kan chassisfabrikanten fremlegge en COC for 1. byggetrinn. Er det utført modifikasjoner av chassis ved 1. byggetrinn må chassisfabrikanten dokumentere alle aktuelle kravområder da det ikke kan utstedes en COC. Chassisfabrikanten kan i slike tilfeller henvise til de typegodkjente rettsakter som ikke har blitt berørt av modifiseringen i sin dokumentasjon.

Ved en slik henvisning vil det kunne oppstå en situasjon hvor det kravnivå som det henvises til med bakgrunn i tidligere typegodkjenning ikke holder dagens standard, noe som i utgangspunktet er et krav ved enkeltgodkjenning. Som eksempel kan nevnes at det henvises til typegodkjent lysmontering etter ECE 48.04 der dagens standard er ECE 48.05. Bakgrunnen til dette skyldes at typegodkjenningen er utført på et tidligere tidspunkt da kravnivå var lavere enn dagens krav.

Vegdirektoratet har besluttet at chassisfabrikanten kan legge typegodkjenningen til grunn ved enkeltgodkjenning på de kravområder som ikke er berørt av modifiseringen av 1. byggetrinn. Det skal klart fremgå av dokumentasjonen at chassis er typegodkjent og hvilken typegodkjenning som er lagt til grunn.

Det skal også klart fremgå av dokumentasjonen hvilke rettsakter som er berørt av modifiseringen i 1. byggetrinn og at dagens kravnivå er lagt til grunn for oppfyllelsen av disse.

De kravområder som er berørt av 2. byggetrinn, og som ikke omfatter en typegodkjent enhet, må dokumenteres av påbyggerfabrikanten på vanlig måte, dvs. etter dagens kravnivå.

Benytter påbyggerfabrikanten en EF-typegodkjent komponent skal komponenten tilfredsstillе dagens krav da den ikke er en del av en typegodkjent enhet (eksempelvis chassis). Henvisning til kravnivå kan være angitt på følgende måte:

Kravområde 15 Setestyrke, e2*74/408*2005/39*05015. I følge notasjonsformen er kravområdet dokumentert etter endringsdirektiv 2005/39/EF som er dagens krav. Ved hjelp av regelmotoren vil man kunne verifisere gyldigheten av angitt kravnivå. I slike tilfeller er det ikke krav til at det fremlegges ytterligere underlag for kravet.

Krav til dokumentasjonens form og innhold

Hvilke krav som skal dokumenteres for de enkelte kjøretøy ved godkjenning fremkommer av det til enhver tid gjeldende regelverk. Den fremlagte dokumentasjon skal som minstekrav være knyttet til kjøretøyet med angitt understellsnummer.

Kravene til dokumentasjon skal i utgangspunktet være de samme enten det gjelder dokumentasjon som kreves i forbindelse med godkjenning av kjøretøy eller (etter)montering av utstyr på kjøretøy, uavhengig av hvilket utstyr det gjelder.

Det er her viktig å presisere at dokumentasjonen som utstedes for dekk/felg, senkesett, ettermarkeds eksosanlegg, erstatningseksosanlegg, ratt osv. ikke er knyttet til et spesifikt kjøretøys understellsnummer. For deler som masseproduseres og ikke lages på bestilling til et konkret kjøretøy, vil dokumentasjonen vise til bilmerke, type, motorutførelse, EF-typegodkjenningsnummer, modellår o.l. Denne praksisen er kjent blant alle kontrollørene og videreføres uten endringer.

Dokumentasjon hvor teknisk prøveinstans viser til at kjøretøyet er bygget etter teknisk regelverk eller standarder som gir tilsvarende kravnivå som gjeldene europeiske rettsakter, skal godtas. Det presiseres at det skal være akkreditert teknisk prøveinstans som uttaler seg. Dersom E-/e-typegodkjenningsnummer for oppfylt krav ikke er angitt

eller ikke er relevant, skal det i stedet angis hvem som har avgitt/utstedt dokumentasjonen.

Dokumentasjonens språk

Ved godkjenning i Norge skal opplysninger og dokumentasjon framlegges på norsk, svensk, dansk eller engelsk eller være oversatt til et av disse språkene. Dersom kontrolløren er fortrolig med tysk, bør en ikke kreve oversettelse. Dokumentasjon på annet språk, men i harmonisert format, kan likevel godtas. Kontrolløren bør huske på at dokumentasjon som lagres i Autosys enkeltgodkjenning, skal kunne benyttes som mal av andre. Det kan være et godt verktøy for kontrollørene å sammenligne dokumentasjon, for eksempel å forsikre seg om at de likebehandler kunder best mulig. Her menes det ikke innholdet i dokumentasjonen, men oppbygging/utseende.

Nærmere om enkeltgodkjenning etter forskriften §§ 9 og 10.

For ikke-typegodkjente kjøretøy som tidligere er godkjent i annet EU/EØS land uavhengig av om kjøretøyet ikke er registrert der, eller det er tale om brukimport, skal dokumentasjon og tidligere godkjenning legges til grunn for godkjenning og registrering i Norge for så vidt gjelder de kravområder som tidligere er vurdert. Dette kan være godkjenningssattest for ikke registrerte kjøretøy, og vognkort hvis kjøretøyet er registrert. Vognkort erstatter godkjenningssattesten.

Norsk regelverk på tidspunktet for førstegangsregistrering i annet EØS-land legges fortsatt til grunn for vurderingen her, og kjøretøy skal vurderes opp mot de norske reglene som var gjeldende på tidspunktet for førstegangsregistrering i eksportlandet (jf. tekst i KF § 1-7). Dette ordnes automatisk av regelmotoren i Autosys enkeltgodkjenning etter innlegging av førstegangsregistreringsdato.

Godkjenning skal ikke nektes dersom det er mindre uoverensstemmelser mellom våre og eksportlandets regler. Her er det hensynet til trafikksikkerhet og miljø som først og fremst må legges til grunn.

Dokumentering av krav fra fabrikant ved enkeltgodkjenning av flere like nye kjøretøyer.

Det må gjennomføres komplette tester av et kjøretøy enten av fabrikanten eller av utpekt teknisk prøveinstans. Med grunnlag i disse testene kan fabrikanten utstede dokumentasjon for like kjøretøy.

Denne godkjenningssmåte er ikke ment å erstatte EF-typegodkjenning/småserietypegodkjenning. Det vil si at for kjøretøy som serieproduseres, vil EF-typegodkjenning være den normale godkjenningssprosedyren.

Tester av kjøretøy eller komponenter som er knyttet til et enkeltstående kjøretøy utført av en utpekt prøveinstans / fabrikant.

Tester utført av utpekt prøveinstans er "låst" til det unike kjøretøyet. Prøveinstansen / fabrikanten som har utført testen kan gjøre denne gyldig for andre kjøretøy (samsvar). Det samme kan fabrikanten som har produsert kjøretøyet eller komponenten som opprinnelig ble testet. Videre kan annen prøveinstans benytte seg av tester utført av andre prøveinstanser på andre kjøretøy. Det vil si samsvar med aktuelt kjøretøy. I

disse tilfellene må kontrollørene vektlegge prøveinstansens faglige skjønn. Dette betyr at fabrikant nr. 2 (påbygger) i mange tilfeller kan ta en test for sin eksempelvis komponent eller lysmontering, og bruke dette underlaget på flere kjøretøy senere.

Underlagsdokument og krav til dens innhold når fabrikanten dokumenterer selv

Det skal fremlegges underlag for de kravområder som fabrikantene selv har dokumentert. Det er allikevel viktig at kontrolløren ikke krever ugjennomførbare tester og stiller urealistiske krav til underlagsdokumentasjon. Linkene under gir gode forklaringer på hvordan kontrolløren skal vurdere dette. Kontrolløren må også huske på sin veiledningsplikt ovenfor kundene. Bakgrunnen for krav om fremleggelse av underlag er å sikre likebehandling og likt detaljeringsnivå på dokumentasjonen i henhold til gjeldende krav.

Les:

http://intranett.vegvesen.no/Etat/Kj%C3%B8ret%C3%B8y/Godkjenning/Hallkontroll/attachment/402588?ts=13b411b08c8&download=true&fast_title=Viktige+begreper+og+avklaringer+i+forhold+til+dokumentasjon.pdf

Les:

http://intranett.vegvesen.no/Etat/Kj%C3%B8ret%C3%B8y/Godkjenning/Hallkontroll/attachment/418060?ts=13c387671c0&download=true&fast_title=Enkeltgodkjennin+g+av+ny+tilhenger+O1+og+O2.pdf

KAPITTEL 7

Fabrikasjonsplate / vekter og dimensjoner

Fabrikasjonsplate

Typegodkjent fabrikasjonsplate skal godtas.

Hver fabrikant skal påmontere en fabrikasjonsplate etter krav angitt i godkjenningsdirektivets vedlegg XVII. Det er ikke krav om at utseende må være identisk., men at innholdet er med og innenfor rektangelet.

Vektangivelsen på fabrikasjonsplaten skal være i henhold til de vekter som er oppgitt i forbindelse med dokumentering etter direktiv for vekter og dimensjoner. Fabrikanter i senere trinn (f.eks. fabrikant nr. 2), kan ikke stryke over eller tilføye vekter på grunnfabrikantens plate. Nye vekter skal stå på ny plate som bl.a. identifiserer den fabrikanten som garanter for vektene. (Dette kan sammenliknes med det som gjøres på campingbiler.) Godkjenningsmyndigheten skal ikke påføre informasjon på fabrikasjonsplaten.

Fabrikant nr. 2 skal uansett sette på sin fabrikasjonsplate, selv om de ikke berører vektene til fabrikant nr. 1. Det viktige er at denne fabrikasjonsplaten inneholder fabrikantens navn, understellsnummer, hvilken rekke av fabrikant de er, f.eks. «fabrikant 2». Endres ikke vektene fra fabrikant nr. 1, er det ikke nødvendig med felt for vekter eller feltene kan stå tomme.

Det kan selvfølgelig være enda flere fabrikanter før kjøretøyet er komplett og klart for godkjenning. Fabrikantene blir da fortløpende fabrikant nr. 3, fabrikant nr. 4 osv. Skulle neste fabrikant nr. 3 berøre en rettsakt, eller bygge på noe på kjøretøyet som ingen av de to første fabrikantene har dokumentert, må fabrikant nr. 3 gjøre som nr. 2 osv.

Typegodkjente komponenter og systemer som er merket i henhold til gjeldende rettsakt for vedkommende funksjon trenger ikke ytterligere merking (ikke nødvendig med egen fabrikasjonsplate).

Endring av vekter

Ny fabrikant, f.eks. fabrikant nr. 2, kan ved endring av kjøretøyet endre de vekter på kjøretøyet som er dokumentert i et tidligere byggetrinn. De ulike fabrikantene må utveksle nødvendig dokumentasjon og informasjon slik at det ferdigoppbygde kjøretøy kan oppfylle alle de relevante tekniske krav. De nye vektene skal preges på den nye fabrikasjonsplaten.

I forbindelse med endring av vekter må de forhold som er dokumentert hvor totalvekt eller akselvekter er en del av prøvemetodene dokumenteres på nytt. *For eksempel ved utstedelse av dokumentasjon for bremses hvor totalvekten er en av parameterne i forbindelse med testing av bremses, noe som vil innebære at bremsene må prøves og dokumenteres på nytt.* Det er teknisk prøveinstans som må foreta vurdering om hvilke direktiv som må dokumenteres på nytt i forbindelse med endring av vekter.

Registrerte vekter

Bruktimporterte kjøretøy tidligere registrert i annet EU/EØS land skal registreres på den tillatte totalvekt som fremkommer av det utenlandske vognkortet. Dersom det framlegges dokumentasjon for andre vekter på vanlig måte, benyttes disse.

Dokumentere etter direktiv 97/27/EF med seneste endring

Ved for eksempel godkjenning av varebil kl. 2, stilles det krav til at kjøretøyet skal være godkjent og dokumentert etter direktiv 97/27/EF. Det er i kapittel 4, lagt ved en mal og beskrivelse på hvordan dette skal gjøres.

Forordning (EU) nr. 1230/2012

Nye kjøretøy kan ha dokumentasjon for masser og dimensjoner etter denne forordningen. Vegdirektoratet arbeider med implementering og norsk tilpasning i forhold til forordningen.

KAPITTEL 8

Verktøy for kontrollør ved hallkontroll

Rutiner på gjennomføring av kontroll

Hallkontroll lette kjøretøy:

http://intranett.vegvesen.no/Etat/Kj%C3%B8ret%C3%B8y/Godkjenning/Hallkontroll/_attachment/402586?_ts=13b411a8010&download=true&fast_title=Hallkontroll+lett.pdf

Hallkontroll tunge kjøretøy:

http://intranett.vegvesen.no/Etat/Kj%C3%B8ret%C3%B8y/Godkjenning/Hallkontroll/_attachment/402587?_ts=13b411aca48&download=true&fast_title=Hallkontroll+tung.pdf

Viktige begreper og avklaringer i forhold til dokumentasjon:

http://intranett.vegvesen.no/Etat/Kj%C3%B8ret%C3%B8y/Godkjenning/Hallkontroll/_attachment/402588?_ts=13b411b08c8&download=true&fast_title=Viktige+begreper+og+avklaringer+i+forhold+til+dokumentasjon.pdf

Enkeltgodkjenning av ny O₁ og O₂:

http://intranett.vegvesen.no/Etat/Kj%C3%B8ret%C3%B8y/Godkjenning/Hallkontroll/_attachment/418060?_ts=13c387671c0&download=true&fast_title=Enkeltgodkjenning+av+ny+tilhenger+O1+og+O2.pdf

Veileder for ny praksis ved innlegging av bilder i Autosys enkeltgodkjenning fom 1 april 2013:

http://intranett.vegvesen.no/Etat/Kj%C3%B8ret%C3%B8y/Godkjenning/Hallkontroll/_attachment/448317?_ts=13d58dd8790&download=true&fast_title=Veileder+for+ny+praksis+ved+innlegging+av+bilder+i+Autosys+enkeltgodkjenning+fom+1+april+2013.pdf

KAPITTEL 9

Enkeltgodkjenning av NYE kjøretøy

Forklaring til § 9; Enkeltgodkjenning av ny bil og tilhenger til bil

Fabrikant eller eier, eventuelt person som er utpekt til å handle på vegne av en av disse, kan framstille kjøretøy til enkeltgodkjenning. Framstilleren er ansvarlig for at dokumentasjonen som legges fram er riktig og tilhører kjøretøyet som framstilles.

NB! De opplysningene som kommer fra fabrikant er fabrikantens ansvar, selv om dokumentet skrives ut eller sammenstilles av person (juridisk eller fysisk) som er utpekt av fabrikant.

Enkeltgodkjenning med godkjenningssattest fra utenlandsk myndighet:

- Bil og tilhenger til bil som er enkeltgodkjent etter artikkel 24, nr. 7 (fullt samsvar med kravene i henhold til vedlegg IV eller vedlegg XI i godkjenningsdirektivet) i annet EØS-land, regnes som godkjent i Norge dersom det ikke er foretatt ombygging etter godkjenningen.
- Kjøretøy som er enkeltgodkjent eller ombygd etter EF-typegodkjenning (men ikke 1. gangs registrert) i annet EØS-land i henhold til nasjonale krav etter 29. april 2009, enkeltgodkjennes i Norge i den utstrekning det oppfyller vilkårene i artikkel 24 i direktiv 2007/46/EF, og ikke er i strid med kravene i denne nye forskrift. Det skal også vurderes opp i mot hovedkravet trafikksikkerhet og miljø. Dokumentasjon fra godkjenningmyndighetene i eksportlandet fremlegges.
- Bil klasse M1 eller N1 som er godkjent i henhold til kravene i vedlegg IV, DEL 1, tillegg 2 (tredjelandsimport i stor serie) i annet EØS-land regnes som godkjent i Norge dersom det ikke er foretatt ombygging etter godkjenningen (forordning (EU) 183/2011).
- Kjøretøy som er nasjonalt småseriegodkjent i annet EØS-land enkeltgodkjennes i Norge i den utstrekning det oppfyller vilkårene i artikkel 23, nr. 7 i direktiv 2007/46/EF. Søker må selv skaffe dokumentasjon fra godkjenningmyndighetene i eksportlandet.
- Prototyp kjøretøy i henhold til godkjenningsdirektiv artikkel 2 kan godkjennes på særskilte vilkår/krav, det kan også stilles vilkår for bruk av prototyp.

Hvis kjøretøyet svarer til beskrivelsen, og oppfyller de gjeldende tekniske krav, skal det enkeltgodkjennes.

Norsk godkjenningssattest genereres automatisk i Autosys enkeltgodkjenning, og kan skrives ut når kjøretøyet er endelig godkjent (trinn 2).

Enkeltgodkjenning uten godkjenningsattest fra utenlandsk myndighet:

Direktiv 2007/46/EF angir hvilke dokumenter som skal utstedes for et kjøretøy som blir enkeltgodkjent i EØS-området i henhold til godkjenningsdirektivet.

- Det kan framlegges informasjonsdokument (fabrikanterklæring) for komplett eller ferdigbygd kjøretøy (arkiveres). Se f.eks. godkjenningsdirektivets vedlegg I eller III, og artikkel 3 nr. 37 – 40. Innholdet i informasjonsdokumentet kan sammenlignes med innholdet i tidligere påbyggerattester eller registreringsdokument.
- Ved etappevis bygging skal hver ny fabrikant legge fram dokumentasjon og fylle ut informasjonsdokument for sin etappe.
- Malene for tilsvarende dokumenter beregnet brukt til EF-typegodkjenning kan benyttes så langt de passer også for enkeltgodkjenning.

Les:

http://intranett.vegvesen.no/Etat/Kj%C3%B8ret%C3%B8y/Godkjenning/Hallkontroll/_attachment/402586?ts=13b411a8010&download=true&fast_title=Hallkontroll+lett.pdf

og

http://intranett.vegvesen.no/Etat/Kj%C3%B8ret%C3%B8y/Godkjenning/Hallkontroll/_attachment/402587?ts=13b411aca48&download=true&fast_title=Hallkontroll+tung.pdf

Unntaksbestemmelse ved enkeltgodkjenning, jf. § 9, 11. ledd:

Bil og tilhenger til bil det er søkt om enkeltgodkjenning for og som er dokumentert importert eller ferdigprodusert her i landet før ikrafttredelsesdatoen for et nytt krav, men som ikke tilfredsstiller dette, kan enkeltgodkjennes også etter denne dato når de tilfredsstiller de krav som ble stilt til bil og tilhenger til bil før denne dato. Dette gjelder forutsatt at de tas i bruk innen et år etter kravets ikrafttredelsesdato.

Bestemmelsen er ikke særlig ulik kjøretøyforskriften § 1-6 som gjaldt tidligere. Kjøretøy som skal enkeltgodkjennes må være importert eller ferdigprodusert her i landet før ikrafttredelsesdatoen for det nye kravet. En forskjell fra tidligere er at er at § 9, 11. ledd, i ny forskrift sier at kjøretøyene må tas i bruk innen ett år etter kravets ikrafttredelsesdato.

Regionvegkontoret er myndighet for enkeltgodkjenning. Dette innebærer at unntaksbestemmelsen håndteres av trafikkstasjonene, og at det ikke er behov for å søke Vegdirektoratet om å benytte dette unntaket.

Videre åpner § 9, 13. ledd for unntak i enkeltilfeller:

Godkjenningsmyndigheten kan etter skriftlig søknad i enkeltilfeller 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 trafiksikkerhets- 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.

Denne bestemmelsen kan være aktuell for kjøretøy som er bestilt i god tid før for eksempel 1. januar 2014, men som har blitt forsinket i byggeprosessen og derfor ikke blitt importert tide. Regionvegkontorenes vurdering etter § 9, 13. ledd vil være skjønnsmessig, og ulik praksis er derfor ikke til å unngå.

Ut fra dette vil Vegdirektoratet anbefale at det gis unntak etter § 9, 13. ledd i tilfeller hvor det kan dokumenteres at kjøretøyet er bestilt senest 6 måneder før kravet trår i kraft, i dette eksempel 1. juli 2013. Ut over dette bør det gis unntak etter § 9, 13. ledd kun i helt spesielle tilfeller, for eksempel for spesialkjøretøy med spesielt stor samfunnsnytte, hvor det ennå ikke kan leveres kjøretøy som tilfredsstiller kravene. Eksempel på dette kan være spesielle typer brannbil, bergingsbil mv. som ennå ikke kan leveres med Euro VI-motor.

KAPITTEL 10

Enkeltgodkjenning av BRUKTIMPORT

Forklaring til § 10; Enkeltgodkjenning mv av bruktimport bil og tilhenger til bil

Enkeltgodkjenning av bruktimport

- For brukt bil og tilhenger til bil som ikke er EF-typegodkjent eller har godkjenningssattest fra utenlandsk myndighet, gjelder at de skal tilfredsstille de krav som i Norge gjaldt på det tidspunkt bil og tilhenger til bil ble førstegangsregistrert.
- Bil og tilhenger til bil som har vært registrert i utlandet og som importeres som arvegods, kan godkjennes etter kjøretøyforskriften § 1-8. Det samme gjelder «diplomatkjennemerker» eller internasjonale organisasjoner eller deres personale med visse forutsetninger (se kjøretøyforskriften § 1-8 nr. 1, 3. ledd).
- Brukt bil i gruppe M1 og N1 kan godkjennes etter kjøretøyforskriften § 1-15, dersom bilen oppfyller vilkårene for godkjenning i denne bestemmelsen.
- Brukt bil gruppe M1 og N1 fra tredjeland som har vært registrert mindre enn 6 måneder, kan godkjennes i henhold til kravene i vedlegg IV, DEL 1, tillegg 2 (jf. tredje kulepunkt i 24.1 ovenfor).

Hvordan bekrefte/vurdere tekniske krav ved bruktimport?

- I vognkortet kan det i merknadsrubrikken, være bevis på at spesielle nasjonale krav er oppfylt eller fritatt fra opprinnelseslandet. Mange lands vognkort har merknadsrubrikker eller liknende som kan vise vilkår for godkjenningen. Dersom kjøretøyet bærer preg av å være ombygd etter godkjenning, kreves godkjenningssattest framlagt. Eksempler på ombygging som må dokumenteres ytterligere dersom disse ikke framgår av utenlandsk vognkort er motor byttet, heving, senking, større karosseriombygginger, skarpe kanter eller annen utforming som vurderes farlig. Er det merknader i vognkortet på fritak fra krav, må kontrolløren vurdere at kjøretøyet ikke representerer en alvorlig trafiksikkerhets- eller miljømessig fare.
- For bil og tilhenger registrert i annet land før 15. september 2012 framlegges dokumentasjon i henhold til kjøretøyforskriften.

Les:

http://intranett.vegvesen.no/Etat/Kj%C3%B8ret%C3%B8y/Godkjenning/Hallkontroll/_attachment/402586?_ts=13b411a8010&download=true&fast_title=Hallkontroll+lett.pdf

og

http://intranett.vegvesen.no/Etat/Kj%C3%B8ret%C3%B8y/Godkjenning/Hallkontroll/_attachment/402587?_ts=13b411aca48&download=true&fast_title=Hallkontroll+tung.pdf

KAPITTEL 11

Forordning 183/2011 og dennes bruksområde

Forordning (EU) nr. 183/2011 og dennes anvendelse

Forordning (EU) nr. 183/2011 (jf. direktiv 2007/46/EF vedlegg IV) gjelder for nye ferdigoppbygde kjøretøyer i klasse M1 og N1 fremstilt i store serier i eller for tredjeland. «Ny» i denne sammenheng betyr at bilen aldri har vært registrert eller registrert mindre enn 6 måneder på søknadstidspunktet (dvs. tidspunkt for timebestilling). Det er en forutsetning at bilen er innført til Norge, og er momsbehandlet hos Tollvesenet.

For dokumentasjon av kravene er det lagt opp til en noe forenklet prosedyre. For oppfyllelse av amerikanske (FMVSS) og japanske (JSRRV) krav er det i hovedsak beskrevet at det skal foreligge erklæring fra fabrikant om at kravene i de ulike standardene er oppfylt. Videre inneholder forordningen administrative krav som at kjøretøyene skal klassifiseres i henhold til vedlegg II i direktiv 2007/46/EF, og prosedyrer i forbindelse med søknad om individuell godkjenning. Personbiler (M1) som er teknisk dokumentert etter forordning (EU) nr. 183/2011 kan konverteres til varebil (N1) under forutsetning av at det ikke foretas endringer som medfører at andre kravområder enn masse og dimensjon må dokumenteres på nytt.

Krav om fremleggelse av dokumentasjon

Hovedregelen i forordning (EU) nr. 183/2011 er at hvert enkelt kjøretøy skal testes og vurderes opp mot de forskjellige kravene i forordning 183/2011, tillegg 2. nr. 4 (tekniske krav). Prøverapporter skal utstedes av en teknisk prøveinstans som er akkreditert i henhold til ISO 17025:2005, f.eks. TÜV/DEKRA.

Tekniske krav i forordningen (EU) 183/2011, pkt. 4

Det skal foreligge dokumentasjon fra fabrikant og eller teknisk prøveinstans kategori A (f.eks. TÜV/DEKRA) for at de angitte kravene i forordningens pkt. 4 er oppfylt. NB! Ikke alle TÜV/DEKRA er godkjente tekniske prøveinstanser.

Fysisk kontroll

Alle kjøretøy som skal enkeltgodkjennes etter forordning 183/2011 må ha vært fremstilt fysisk for teknisk prøveinstans kategori A.

Dersom teknisk prøveinstans ved fysisk gjennomgang av kjøretøyet bekrefter (dokumenterer) at det fremstilte kjøretøyet har de samme tekniske egenskapene som et tidligere testet kjøretøy, kan bekreftelsen fra teknisk prøveinstans etter en konkret vurdering legges til grunn ved godkjenning av det fremstilte kjøretøyet.

I forordningen er det åpnet for at dersom det foreligger prøverapporter utarbeidet for et system (eks. bremses, motor) på et kjøretøy, kan disse brukes flere ganger av samme eller annen kunde som søker om godkjenning av et tilsvarende kjøretøy.

Derimot kan ikke samlerapporten for et helt kjøretøy (kjøretøy A) benyttes til godkjenning av et annet kjøretøy (kjøretøy B). Det er test av de enkelte systemene nevnt over, som kan benyttes på flere kjøretøy.

Klebelapp som dokumentasjonsform

For kjøretøyer produsert i store serier av gruppe M1 og N1, har noen fabrikanter påsatt kjøretøyet en klebelapp der det fremkommer at fabrikanten erklærer at kjøretøyet tilfredsstillende et gitt kravsett i produksjonslandet, det være seg japansk eller amerikansk standard.

Se også notat av 5. juli 2012, Sveis 2012/060900.

KAPITTEL 12

Kommentar til § 12 – Forbud mot å fremstille bil og tilhenger til bil for godkjenning

Artikkel 46 i direktiv 2007/46/EF overlater til medlemsstatene å fastsette sanksjoner ved brudd på godkjenningsregelverket. Direktivet forutsetter også effektive sanksjoner. De norske sanksjonene framkommer av den generelle straffebestemmelsen i vegtrafikkloven § 31.

Legg merke til at § 12 retter seg mot firma eller person – og ikke det enkelte kjøretøy. Dersom trafikkstasjonen vurderer tiltak bør dette gjøres i samarbeid med jurist (gjærne med erfaring fra verkstedtilsyn) og eventuelt med Vegdirektoratet.

Kommentar til § 20 – Gebyr

Denne paragraf er en videreføring av tidligere § 1-14 i kjøretøyforskriften. Fremover vil oppdateringer av gebyrbestemmelsene og prisen på gebyr komme i denne paragraf, og § 1-14 i kjøretøyforskriften vil kun gjelde andre kjøretøy enn bil og tilhenger til bil.

Kommentar til § 21 – Forholdet til gamle og nye bestemmelser

I noen tilfeller kan produsentene være så tidlig ute med å dokumentere etter nye kravområder at disse ikke kommer fram i Autosys enkeltgodkjenning (regelmotoren). Dersom rettsakten finnes på EU-kommisjonens oversikt merkes det av for annet godkjent krav, og nummeret for rettsakten skrives inn.

<http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directives/motor-vehicles/>

På grunn av at EU legger om sitt system, vil noen av de nyeste kravene/rettsaktene være hjemlet via forordning (EF) nr. 661/2009 som finnes på linje 63 i vedlegg 1 til den norske forskriften, og ikke være direkte synlig på lista over direktiv/forordninger.

Forordning (EU) nr. 1229/2012 gir ny tabell i vedlegg IV til direktiv 2007/46/EF. Denne tabellen over gjeldende krav i EU skal innarbeides som nytt vedlegg 1 til den norske forskriften. Dersom det framlegges dokumentasjon som viser til ukjente europeiske krav (rettsakter) anbefales det å sjekke denne tabellen.

Kommentar til § 22 – Overgangsbestemmelser

Når en typegodkjenning ikke lenger er gyldig, følger typegodkjente kjøretøy bestemmelsene i nr. 1. Dette gjelder både nasjonale typegodkjenninger etter kjøretøyforskriften og EF-typegodkjenninger. Dette gjelder blant annet nasjonale typegodkjenninger for visse varebiler.

Kjøretøy som er fortollet og meldt til registrering før 15. september 2012 kan følge overgangsbestemmelsene.

For unntak ved enkeltgodkjenning, se kapittel 9.

KAPITTEL 13

Skjemaer / maler etter dir. 2007/46/EF

Godkjenningssattest fra dir. 2007/46/EF, vedlegg VI modell D

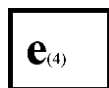
Ved implementering av forordning (EU) nr. 183/2011 har godkjenningdirektivet fått spesifikke krav til innhold for enkeltgodkjenning. Modellen fremkommer i vedlegg VI i godkjenningdirektivet, og har fått betegnelsen D. Applikasjonen i Autosys enkeltgodkjenning har blitt endret som en følge av dette.

Vi legger her ved vedlegg VI modell D fra direktivet.

- For kjøretøy i fullt samsvar med alle krav, godkjent etter artikkel 24 nr. 7.
- Gjelder også kjøretøy godkjent etter artikkel 24 nr. 5, men da uten EC/EF heading.

Ved import fra annet EØS-land skal det i utgangspunktet medbringes en godkjenningssattest. Utenlandske myndigheter har tilsvarende ordninger. Dersom utenlandsk vognkort gir tilstrekkelige opplysninger, er godkjenningssattest ikke nødvendig. Ved bruktimport av registrerte kjøretøy vil vognkort være en erstatning av godkjenningssattest.

EC INDIVIDUAL VEHICLE APPROVAL CERTIFICATE



Name, address, phone number and e-mail-address of the individual approval authority

Communication concerning individual vehicle approval with regard to Article 24 of Directive 2007/46/EC

Section 1

The undersigned [... *name and position*] hereby certifies that the vehicle:

- 0.1. Make (trade name of manufacturer):
- 0.2. Type: Variant: Version:
- 0.2.1. Commercial name:
- 0.4. Category of vehicle (2):
- 0.5. Name and address of the manufacturer:
- 0.6. Location and method of attachment of the statutory plates:
- Location of the vehicle identification number:
- 0.9. Name and address of the manufacturer's representative (if any):
- 0.10. Vehicle identification number:
- submitted for approval on [..... *date of application*]
- by [..... *Name and address of the applicant*]
- is granted approval according to the provisions of Article 24 of Directive 2007/46/EC. In witness whereof, the following approval number has been allocated:

The vehicle complies with Appendix 2 to Annex IV to Directive 2007/46/EC. It can be permanently registered without further approval in Member States having right/left hand traffic (1) and using metric/imperial (1) units for the speedometer.

(Place) (Date)	(Signature (3))	(Stamp of the approval authority)
[...]	[...]	[...]

Attachments

Two photos (5) of the vehicle (min resolution 640 x 480 pixel, ~7 x 10 cm)

- (1) Delete where not applicable.
- (2) As defined in Annex II.A
- (3) Or visual representation of an ‘advanced electronic signature’ according to Directive 1999/93/EC, including data for verification.
- (4) Distinguishing number of the Member State issuing the individual approval: (see ‘Section 1’ in Point 1, of Annex VII of Directive 2007/46/EC
- (5) One $\frac{3}{4}$ front, one $\frac{3}{4}$ rear

Section 2

General construction characteristics

- 1. Number of axles: and wheels:
- 1.1. Number and position of axles with twin wheels:
- 3. Powered axles (number, position, interconnection):

Main dimensions

- 4. Wheelbase (a): ... mm
- 4.1. Axle spacing: 1-2: ... mm 2-3: ... mm 3-4: ... mm
- 5. Length: ... mm
- 6. Width: ... mm
- 7. Height: ... mm

Masses

- 13. Mass of the vehicle in running order: kg (b)
- 16. Technically permissible maximum masses
- 16.1. Technically permissible maximum laden mass: kg
- 16.2. Technically permissible mass on each axle: 1. kg 2. kg 3. kg etc.
- 16.4. Technically permissible maximum mass of the combination: kg
- 18. Technically permissible maximum towable mass in case of:
- 18.1. Drawbar trailer: kg
- 18.2. Semi-trailer: kg
- 18.3. Centre-axle trailer: kg
- 18.4. Unbraked trailer: kg
- 19. Technically permissible maximum static vertical mass at the coupling point: kg

Power plant

- 20. Manufacturer of the engine:
- 21. Engine code as marked on the engine:
- 22. Working principle:
- 23. Pure electric: yes/no (1)
- 23.1. Hybrid [electric] vehicle: yes/no (1)
- 24. Number and arrangement of cylinders:
- 25. Engine capacity: cm³
- 26. Fuel: Diesel/petrol/LPG/NG – Biomethane/Ethanol/Biodiesel/Hydrogen (1)
- 26.1. Mono fuel/Bi fuel/Flex fuel (1)
- 27. Maximum net power (e): kW at min⁻¹ or maximum continuous rated power (electric motor) kW (1)

Maximum speed

- 29. Maximum speed: km/h

Axles and suspension

30. Axle(s) track: 1. mm 2. mm 3. mm
 35. Tyre/wheel combination:

Bodywork

38. Code for bodywork (a):
 40. Colour of vehicle (e):
 41. Number and configuration of doors:
 42. Number of seating positions (including the driver) (f):
 42.1. Seat(s) designated for use only when the vehicle is stationary:
 42.3. Number of wheelchair user accessible position:

Coupling device

44. Approval number or approval mark of coupling device (if fitted):

Environmental performances

46. Sound level
 Stationary: dB(A) at engine speed: min⁻¹
 Drive-by: dB(A)
 47. Exhaust emission level (g): Euro
 Other legislation:

49. CO₂ emissions/fuel consumption/electric energy consumption (h):

1. all power train except pure electric vehicles

	CO ₂ emissions	Fuel consumption
Combined:	... g/km	... l/100 km/m ³ /100 km (1)
Weighted, combined	... g/km	... l/100 km

2. pure electric vehicles and OVC hybrid electric vehicles

Electric energy consumption (weighted, combined (1)) Wh/km

52. Remarks

53. Additional information (mileage (2), ...)

Explanatory notes relating to Annex VI model D

- (1) Delete where not applicable
- (2) Not compulsory
- (a) This entry shall be completed only where the vehicle has two axles
- (b) This mass is the actual mass of the vehicle in the conditions referred to in point 2.6 of Annex I.
- (c) For hybrid electric vehicles, indicate both power outputs
- (d) The codes described in Section C of Annex II shall be used.
- (e) Indicate only the basic colour(s): white, yellow, orange, red, violet, blue, green, grey, brown or black.
- (f) Excluding seats designated for use only when the vehicle is stationary and the number of wheelchair positions.
- (g) Add the number of the Euro level and, if appropriate, the character corresponding to the provisions used for type-approval.
- (h) Repeat for the various fuels which can be used.

Opprinnelseserklæring fra dir. 2007/46/EF vedlegg XVIII

CERTIFICATE OF ORIGIN OF THE VEHICLE

Manufacturer's declaration of base/incomplete vehicle which is not provided with a Certificate of Conformity

I, the undersigned, hereby declare that the vehicle as specified below has been manufactured in our own factory and that it is a newly manufactured vehicle.

0.1. Make (trade name of manufacturer):

0.2. Type of vehicle:

0.2.1. Commercial name(s):

0.3. Means of identification of type:

0.6. Vehicle identification number:

0.8. Address(es) of assembly plant(s):

Moreover, the undersigned declares that the vehicle when delivered complied with the following regulatory acts:

Subject	Regulatory ac reference	Type-approval number	Member State or Contracting Party (+) granting type-approval (++)
1. Sound level			
2. Emissions			
3. ...			
etc.			

(+) Contracting Parties to the Revised 1958 Agreement

(++) To be indicated if not obtainable from the type-approval numbers

The present declaration is issued according to the provisions established in Annex XI to Directive 2007/46/EC.

(Place)

(Signature)

(Date)

Fabrikasjonsplate fra dir. 2007/46/EF, vedlegg XVII

MODEL OF THE MANUFACTURER'S ADDITIONAL PLATE

The example below is given as a guide only.

MANUFACTURER'S NAME (stage 3)

e2*98/14*2609

Stage 3

WD9VD58D98D234560

1 500 kg

2 500 kg

1-700 kg

2-810 kg