



## Statens vegvesen

Likelydende brev  
Se vedlagt liste

Behandlende enhet:  
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:  
Thomas Tangvik Magnussen -  
22073678

Vår referanse:  
2009/130753-001

Deres referanse:

Vår dato:  
13.07.2009

### **Høring: Revisjon av kjøretøyforskriften og forskrift om bruk av kjøretøy ved implementering av godkjenningsdirektiv 2007/46. Forslag til forskriftsendringer**

Vegdirektoratet sender med dette på høring forslag til endring av forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning kjøretøy, deler og utstyr (heretter kjøretøyforskriften), forslag til endring av forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (heretter bruksforskriften) og forslag til en eventuell endring av forskrift 18 jan. 2002 nr.55 om godkjenning og registrering av utrykningskjøretøy (heretter utrykningskjøretøyforskriften).

## **1. BAKGRUNN**

### **1.1 Generelt**

Bakgrunn for forslaget er Vegdirektoratets høringsbrev av 19. desember 2008 vedrørende forslag til ny forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil. Ved innføringen av denne forskriften implementeres det nye godkjenningsdirektivet 2007/46/EF. Direktivet utgjør et nytt rammedirektiv for godkjenning av bil og tilhenger til bil. Implementeringsfristen for godkjenningsdirektivet var i utgangspunktet 29. april 2009. Samferdselsdepartementet har imidlertid besluttet at det er ønskelig med tilpasningstekster når det gjelder kravene til bilbelte i buss og for kravene til innfesting av bære og person på bære i ambulanser. Tilpasningsteksten må vurderes i EØS - sammenheng. Dette innebærer at implementeringen av direktivet og fastsettelse av ny forskrift er utsatt. Det er sannsynlig at ny forskrift er på plass i løpet av inneværende år.

Frem til direktivet er implementert og ny forskrift er på plass vil bestemmelsene i kjøretøyforskriften fortsette å gjelde. Vegdirektoratet har imidlertid fastsatt en mindre endring i kjøretøyforskriften for å sikre at kjøretøy som er EF-typegodkjent i henhold til kravene i direktiv 2007/46/EF skal anses for å være godkjent i Norge fra og med 29. april 2009.

I forbindelse med gjennomgangen av kjøretøyforskriften og utarbeidelse av forslag til ny forskrift for implementering av direktivet (Forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil), finner Vegdirektoratet det nødvendig å foreslå ytterligere endringer i både kjøretøyforskriften og forskrift om bruk av kjøretøy.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

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

Kontoradresse  
Brynsengfare 6A  
0667 OSLO

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

Ett av formålene med nytt godkjenningsdirektiv er en økt harmonisering med hensyn til godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr i Europa. Dagens kjøretøyforskrift inneholder i tillegg til tekniske krav i henhold til direktiver og ECE-regulativer, både norske, nasjonale bestemmelser og bestemmelser som regulerer kjøretøy i bruk. Ønsket om harmonisering av regelverket tilsier at en del nasjonale bestemmelser må revurderes eventuelt oppheves/endres. Videre er det u hensiktsmessig at en forskrift som stiller kjøretøytekniske krav til godkjenning også inneholder krav til kjøretøyet for registrering og bruk. Vi vil i denne sammenheng vise til den gjennomgangen som er gjort i ovennevnte høringsbrev side 7 til 10 vedrørende nasjonale særkrav som ikke kan tas med videre ved førstegangsgodkjenning av bil og tilhenger til bil. Høringsbrevet som nå sendes ut omhandler de endringene som må gjøres i kjøretøyforskriften, i forskrift om bruk av kjøretøy og i verneutstyrsforskriften i forbindelse med implementeringen av direktiv 2007/46/EF.

Høring vedrørende implementering av direktiv 2007/46/EF er tilgjengelig på våre nettsider: [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no), under fanen offentlige høringer/tidligere høringer. Høringsfristen for dette høringsbrevet har for øvrig gått ut.

Det er i utgangspunktet hensiktsmessig at de øvrige endringer som her foreslås gjennomført, trer i kraft samtidig med forskriftsendringer knyttet til implementering av direktivet. På det nåværende tidspunkt er det som nevnt ovenfor usikkert når ESA får tatt stilling til om kravene til bilbelte i buss og kravene til innfesting av bære og pasient på bære kan videreføres. Det er således ikke sikkert at vi får til at forskriftene trer i kraft samtidig. Vegdirektoratet mener imidlertid det er viktig at et nytt regelverk er klart på det tidspunkt vi får svar i fra ESA. På denne bakgrunn sendes disse forslagene ut på høring nå. Dette innebærer imidlertid at noen av forslagene til nye bestemmelser som blir sendt på høring nå har en ufullstendig tekst da ikrafttredelsesdato vil mangle. Dette vil bli konkret kommentert i høringsbrevet under de punkter hvor denne problemstillingen kommer på spissen. Vegdirektoratet vil imidlertid så langt det er mulig tilstrebe og få til at de forskriftsendringene som foreslås i dette brevet trer i kraft samtidig med de forskriftsendringer som er knyttet til implementeringen av direktivet.

## **1.2 Høringsfrist**

Høringsfristen er satt til 15.oktober 2009.

Det kan ikke påregnes at svar som er innkommet etter denne fristen blir tatt i betraktning. Høringssvarene kan sendes pr. post elektronisk til [firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no). Høringsbrev med tilhørende vedlegg er tilgjengelig på våre internettsider [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no). De enkelte forskrifter finnes tilgjengelig på [www.lovdata.no](http://www.lovdata.no) eller [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no).

## **2. NÆRMERE OM DE ENKELTE ENDRINGSFORSLAGENE**

### **2.1 Kjøretøyforskriften kapittel 40: Brannsløkkingsapparat og Kjøretøyforskriften § 8-3**

Etter dagens norske regler er det krav til brannsløkkingsapparat i følgende typer kjøretøy jf. kjøretøyforskriften § 40-2 jf § 8-3: Buss, ambulanse, lukkede beltebiler med over 8 sitteplasser i tillegg til førerstedet, bil som skal transportere funksjonshemmede mot vederlag, campingbil og registrert campingtilhenger. Før 1.mars 2007 var det krav til et brannsløkkingsapparat i buss, ambulanse og lukkede beltebiler med over 8 sitteplasser. Ved forskriftsendringen som trådte i kraft 1. mars 2007 ble de tekniske kravene til brannsløkkingsapparatene endret og det ble i tillegg inntatt krav om brannsløkkingsapparat i

bil som skal transportere funksjonshemmede mot vederlag og i campingbil og registrert campingtilhenger. Denne forskriftsendringen innebar også at kravet om brannslukkingsapparat i campingbil og registrert campingtilhenger skal gjelde for alle kjøretøy i disse to kategoriene uansett når de er registrert.

Det nye godkjenningsdirektivet stiller ikke krav til brannslukkingsapparat som en del av den tekniske godkjenningen av et kjøretøy. Videre foreligger det ikke noen bestemmelser som tilsier at Norge kan ha et slikt nasjonalt krav ved godkjenning av kjøretøy. Direktivet stiller derimot et krav om plass til brannslukkingsapparat f.eks. i buss.

Dagens krav i kjøretøyforskriften omfatter kun norskregistrerte kjøretøy. Dersom Norge etter implementeringen av direktivet fortsatt ønsker å stille krav til selve apparatet, må et slikt krav stilles til kjøretøy i bruk.

Kravet til brannslukkingsapparat er begrunnet i et ønske/behov for tilgang på slikt utstyr i tilfelle brann. Apparatet har en sikkerhetsfunksjon, men denne funksjonen kan ikke ubetinget begrunnes i økt trafikkikkerhet for kjøretøyet. Forskrift om bruk av kjøretøy får anvendelse kun på kjøretøy som er ”i bruk”. Dette innebærer at krav om brannslukkingsapparat i kjøretøy når kjøretøyet blir brukt som bolig, i utgangspunktet ikke hører hjemme i bruksforskriften. I Norge har vi innført krav til brannslukker i campingbil/campingvogn i kjøretøyforskriften selv om vi i forbindelse med innføringen av dette kravet uttalte at vi ikke har hjemmel til å stille slike krav annet enn når campingbilen/campingvognen brukes som kjøretøy. På bakgrunn av at vi allerede har tatt inn kravene til brannslukker i campingbil og registrert campingtilhenger i kjøretøyforskriften er det nærliggende å videreføre disse kravene til bruksforskriften. Vi er imidlertid i tvil om vi har tilstrekkelig hjemmel til å videreføre dette kravet i bruksforskriften. Dette på bakgrunn av at kravet først og fremst gjelder når campingbil/registrert campingtilhenger brukes som bolig. Når campingbil/registrert campingtilhenger brukes som bolig er man i utgangspunktet utenfor vegtrafikklovens virkeområde jf lovens § 1. Vi vil derfor be om høringsinstansenes synspunkter på om kravet til brannslukkingsapparat i campingbil og registrert campingtilhenger kan videreføres i forskrift om bruk av kjøretøy.

Forskrift om bruk av kjøretøy gjelder i utgangspunktet både for norskregistrerte og utenlandskregistrerte kjøretøy. For å sikre at kravet til brannslukkingsapparat får samme virkeområde som i dag og ikke vil gripe inn i våre EØS-rettslige forpliktelser begrenses kravet til brannslukkingsapparat bare til å gjelde norskregistrerte kjøretøy. Vi viser i denne sammenheng også til kommentarene til dette på side 10 i høringsbrevet av 19. desember 2008.

Dagens krav til brannslukkingsapparat er at apparatet skal være godkjent etter en norsk standard, jf. kjøretøyforskriften § 40-1 nr. 2.1. Et slikt krav finner Vegdirektoratet å være diskriminerende uavhengig av om kravet til apparat omfatter både norske og utenlandskregistrerte kjøretøy, eller bare norskregistrerte kjøretøy. Vi finner det naturlig at eventuelle krav til standard på apparatet må innebære en likestilling av alle standarder i EU/EØS-området. Derfor foreslår vi at brannslukkingsapparater som er godkjent i Norge eller annet EØS-land tillates.

Videre vil det ikke være gjennomførbart å kreve en årlig kontroll av apparatet, jf. kjøretøyforskriften § 40-1 nr. 2.5 selv om et slikt krav blir overført til forskrift om bruk av kjøretøy. Det må være underforstått at de foreslåtte endringene i kjøretøyforskriften skal være gjennomførbare i ny bestemmelse i forskrift om bruk av kjøretøy.

Når det gjelder kravet i dagens kjøretøyforskrift til typen apparat har Vegdirektoratet i forbindelse med høringen funnet ut at den typen brannsløkkingsapparat som kjøretøyforskriften stiller krav om er en type apparat som finnes i de fleste europeiske land. Vegdirektoratet finner således at dagens krav til type brannsløkkingsapparat kan videreføres i bruksforskriften. Det finnes imidlertid ikke hensiktsmessig å spesifisere kravet mer enn at det skal være et brannsløkkingsapparat som skal være av en type som er godkjent i Norge eller i annet EU/EØS-land slik at vi ikke utelukker eventuelle andre typer apparater som er godkjent innenfor EØS-området.

Med hensyn til størrelsen finner vi at kravet til 6 kg - apparat er for stort og tungt slik at det kan være problematisk å få sikret apparatet på en forsvarlig måte. Vi finner det derfor hensiktsmessig å stille krav til mindre apparater. Ut fra hensynet til plass, sikring og håndterbarhet finner vi at 2 kg pulverapparat er et hensiktsmessig krav. For buss med over 22 sitteplasser i tillegg til førersetet vil vi imidlertid videreføre kravet om apparat med minimum 6 kg pulver.

På bakgrunn av det forannevnte foreslås det at kravet til brannsløkkingsutstyr i kjøretøyforskriften kapittel 40 og § 8-3 oppheves. Kravene blir foreslått videreført i forskrift om bruk av kjøretøy ny § 1-5. På bakgrunn av at det var krav om brannsløkkingsapparat for kjøretøygruppene buss, ambulanse og lukket beltebil med over 8 sitteplasser i tillegg til føreren også før 1. mars 2007 vil kravet til brannsløkkingsapparat for disse kjøretøygruppene gjelde uansett når kjøretøyene er registrert. Dersom kravet om brannsløkkingsapparat i campingbil/registrert campingtilhenger videreføres til forskrift om bruk av kjøretøy vil kravet på samme måte som i dag gjelde alle kjøretøy innenfor disse kategoriene uansett når de er registrert. Når det gjelder bil som skal transportere funksjonshemmede mot vederlag var det ikke krav til brannsløkkingsapparat i disse kjøretøyene før 1. mars 2007. For kjøretøy innenfor denne kategorien vil kravet til brannsløkkingsapparat kun gjelde for kjøretøy som er registrert etter 1. mars 2007.

Forslag til ordlyd i ny § 1-5 i forskrift om bruk av kjøretøy følger av forslaget til nye forskriftsbestemmelser som følger vedlagt.

En eventuell gjennomføring av de foreslåtte endringene vil videre innebære et behov for revisjon av vedlegg 1(kontrollveiledning) til forskrift av 13. mai 2009 om periodisk kontroll av kjøretøy, hvor det blant annet er et eget kontrollpunkt for manglende brannsløkkingsapparat i kjøretøyet, jf. kontrollveiledningen punkt 7.9.

## **2.2 Kjøretøyforskriften kapittel 41: Varseltrekant og refleksest**

Etter dagens regler i kjøretøyforskriften kap. 41 er det krav til varseltrikant og refleksest i bil jf. kjøretøyforskriften §§ 41-1 og 41-2. Det nye godkjenningdirektivet stiller videre ikke krav til verken varseltrikant eller refleksest som en del av den tekniske godkjenningen av en bil.

Kravet til varseltrikant i bil foreligger i flere av de europeiske landene. Vegdirektoratet vil derfor videreføre dagens krav i kjøretøyforskriften til forskrift om bruk av kjøretøy. For å sikre oss at det ikke er et diskriminerende krav vil vi også godta varseltrikanter som er godkjent i annet EU/EØS land.

Kravet til refleksest er derimot ikke gjennomført i EU, men forekommer som nasjonalt krav i enkelte andre land. Begge kravene knytter seg likevel til kjøretøy i bruk, og vi finner det derfor mer naturlig at kravene i sin helhet stilles i forskrift om bruk av kjøretøy.

Kravene er begrunnet i trafikkisikkerhet ved blant annet stans i eller ved vegbanen, både av hensyn til fører og passasjer av det aktuelle havarerte kjøretøy, og av hensyn til øvrig trafikk og trafikanter.

Bestemmelser om bruk av varseltrekant og refleksvest er allerede i dag tatt inn i forskrift om bruk av kjøretøy § 1-5. På bakgrunn av at bestemmelsene om brannslukkingsapparat blir tatt inn som ny § 1-5 i bruksforskriften vil bestemmelsene om varseltrekant og refleksvest bli ny § 1-6.

De endringene Vegdirektoratet vil foreslå i denne forbindelse er å ta kravet om at varseltrekanten må være e-merket og i samsvar med ECE – regulativ 27.03 eller godkjent i annet EU/EØS land inn i bruksforskriften § 1-6. Når det gjelder refleksvest foreslås ordlyden som omhandler dette temaet endret til: *”I bil skal det medføres minst en refleksvest som oppbevares lett tilgjengelig for fører. Refleksvesten skal brukes når en person beveger seg utenfor bilen ved nødstands langs veg”*. Dette blir punkt nr.3 i § 1-6.

Det er i forslag til endring også fjernet krav til standard for refleksvestutformingen. Vegdirektoratet finner at den trafikkisikkerhetseffekten som ønskes oppnådd ved bruk av refleksvest i stor grad blir ivaretatt uten at det stilles krav til standard på refleksen. De fleste vester i salg er dessuten i dag CE-merket, og et krav om ytterligere merking/standard gjør bare kravet byråkratisk å overholde.

En eventuell gjennomføring av de foreslåtte endringene vil også under dette punkt innebære et behov for revisjon av vedlegg 1(kontrollveiledning) til forskrift av 13. mai 2009 om periodisk kontroll av kjøretøy, hvor det blant annet er et eget kontrollpunkt for manglende varseltrekant i kjøretøyet, jf. kontrollveiledningen punkt 7.8.

Dette medfører at kjøretøyforskriften kapittel 41 om varseltrekanter og refleksvester oppheves, kravet til varseltrekant og refleksvest i bil videreføres i forskrift om bruk av kjøretøy ny § 1-6. Forslaget til forskriftstekst følger vedlagt.

## **2.4 Kjøretøyforskriften kap. 39: kjennemerker**

Godkjenningdirektivet innebærer at vi ikke kan ha særnorske bestemmelser som en del av godkjenningsprosessen. Direktivet har ikke særrettssaker om plass til kjennemerke foran. Vi kan imidlertid som en registrerings/bruksbestemmelse ha regler om at det skal være kjennemerke foran og hvor det skal plasseres. Fordi kjøretøyforskriften ikke lenger vil gjelde for bil og tilhenger til bil foreslås følgende bestemmelser flyttet til bruksforskriften:

- alle generelle bestemmelser om kjennemerker som også omfatter bil og tilhenger,
- plassering av kjennemerke for bil og tilhenger,
- nasjonalitetsmerke.

Direktivet om plass til kjennemerke bak (som er en del av typegodkjenningsordningen) omhandler også plassering, det blir derfor en viss dobbeltregulering på dette feltet, men Vegdirektoratet vurderer det slik at dette ikke er mer enn hva vi kan leve med.

Det foreslås derfor at de bestemmelsene i kjøretøyforskriften kap. 39 som gjelder plassering av kjennemerker på bil og tilhenger utgår. I forskrift om bruk av kjøretøy blir det foretatt endringer i § 2-5 nr. 1 (ny tekst som viderefører dagens krav til utforming, synlighet og festing av kjennemerke) og § 2-13(ved at det blir lagt til nytt tredje til femte ledd som

viderefører kjøretøyforskriftens bestemmelser om nasjonalitetsmerke.) I tillegg blir det tilføyd to nye paragrafer; § 2-5a og § 2-5b. § 2-5a viderefører kjøretøyforskriftens krav til plassering av kjennemerke, mens § 2-5b viderefører kjøretøyforskriftens krav til størrelsen på kjennemerke. I tillegg vil vi ta inn en ny § 39-0 i kjøretøyforskriften kap 39 som vil fastsette at kapittel 39 regulerer plassering av kjennemerke på andre kjøretøygrupper enn bil og tilhenger til bil. Forslag til ordlyd i disse bestemmelsene følger av forskriftsforslaget nedenfor. I forslaget til ordlyd i ny § 2-5 a, § 2-5 b og § 39-0 er det ikke tatt inn noen dato for når dagens bestemmelser skal slutte å gjelde. Dette på bakgrunn av at vi på det nåværende tidspunkt ikke vet når direktivet vil bli implementert. Forslag til nye forskriftsbestemmelser følger vedlagt.

## **2.5 Kjøretøyforskriften kap 13: dekk**

For å sikre at vi ikke helt mister de nasjonale bestemmelsene om vinterdekk vil definisjonen av vinterdekk i sin helhet bli overført til forskrift om bruk av kjøretøy. Dette vil da medføre en endring i forskrift om bruk av kjøretøy § 1-4 nr. 2 første ledd ved at definisjonen av vinterdekk i kjøretøyforskriften § 13-1 pkt 1.4 videreføres til denne bestemmelsen. Det fremkommer av høringsbrevet av 19. desember 2008 at det i den nye forskriften om godkjenning av bil og tilhenger til bil § 19 er foreslått en henvisning til kjøretøyforskriftens bestemmelser om pigger. Vegdirektoratet er av den oppfatning at vi kan ha slike bestemmelser da det kun er snakk om frivillig pigging av allerede godkjente dekk. På bakgrunn av dette oppheves kjøretøyforskriften § 13-1 pkt 1.4 og definisjonen av vinterdekk tas inn i bruksforskriften § 1-4 nr. 2 første ledd.

Forslaget til ny forskriftstekst i bruksforskriften § 1-4 nr. første ledd følger vedlagt.

## **2.6 Andre endringer i kjøretøyforskriften og forskrift om bruk av kjøretøy**

I forbindelse med implementeringen av direktiv 2007/46/EF og fastsettelsen av den nye forskriften om godkjenning av bil og tilhenger til bil er det nødvendig å gjøre noen ytterligere endringer i forskrift om bruk av kjøretøy og kjøretøyforskriften. For det første er det nødvendig å ta inn en henvisning til definisjonene i den nye forskriften om godkjenning av bil og tilhenger til bil inn i forskrift om bruk av kjøretøy § 1-2. Likeledes er det påkrevd å endre ordlyden i forskrift om bruk av kjøretøy § 2-3 nr. 2 ved at det må fremgå av forskriftsteksten at også kjøretøy som er EF typegodkjente kan registreres i Norge i tillegg til kjøretøy som er godkjent regionvegkontoret eller typegodkjent av Vegdirektoratet. Kjøretøy som er nasjonalt typegodkjent eller EF/typegodkjent kan også ha blitt ombygd etter at typegodkjenningen fant sted slik at de ikke lenger er i samsvar med typegodkjenningen. Slike kjøretøy må enkeltgodkjennes før de kan registreres. Dette må også fremgå av forskriftsteksten. På bakgrunn av dette foreslås det at forskrift om bruk av kjøretøy § 3-2 nr. 2 gis følgende ordlyd: *” Før registrering skjer første gang i Norge må kjøretøyet være godkjent av regionvegkontoret eller være gyldig typegodkjent for bruk i Norge. Kjøretøy som innehar en gyldig typegodkjenning, men som er ombygd i etterkant av typegodkjenningen må likevel godkjennes av regionvegkontoret ”.*

Med uttrykket *” gyldig typegodkjent for bruk i Norge ”* menes her kjøretøy som innehar typegodkjenning som er gyldig i Norge. Dette gjelder kjøretøy som er nasjonalt typegodkjent av Vegdirektoratet eller er EF-typegodkjent av godkjenningsmyndigheten i annet EU/EØS-land. Formuleringen er valgt for å utelukke kjøretøy som er typegodkjent i land utenfor EU/EØS-området eller kjøretøy som er nasjonalt typegodkjent eller små serie typegodkjent i

annet EU/EØS eller annen typegodkjenning som ikke godtas i Norge. Endringen i forskrift om bruk av kjøretøy § 2-3 nr.2 måtte vi for så vidt gjort uavhengig av implementeringen av det nye godkjenningsdirektivet da ordlyden ikke tar høyde for at vi også i dag ikke kan nekte å registrere EF-typegodkjente kjøretøy. Forslaget til ny forskriftstekst i forskrift om bruk av kjøretøy §§ 1-2 og 2-3 nr. 2. følger vedlagt.

Det fremkommer av kjøretøyforskriften § 18-1 nr 4 bokstav c at tilhenger/tilhengerredskap ikke tillates registrert for transport av personer. På bakgrunn av at kjøretøyforskriften ikke vil gjelde for bil og tilhenger til bil etter at det nye direktivet er implementert må denne bestemmelsen flyttes over til forskrift om bruk av kjøretøy for å sikre at man ikke mister denne bestemmelsen når det gjelder bil og tilhenger til bil. Bestemmelsen foreslås overført til bruksforskriften § 3-1 nr. 1 første ledd som ny siste setning. Forslaget til forskriftstekst følger vedlagt. Kjøretøyforskriften § 18-1 nr. 4. bokstav c foreslås opphevet.

### 3. AMBULANSER

Dagens norske krav til godkjenning av ambulanser er gitt i kjøretøyforskriften §§ 8-7, 6-2 nr.3, 6-3 nr.5 og 6, 6-12, og 18-1 nr 4. bokstav d. I det nye godkjenningsdirektivet; direktiv 2007/46/ (dansk versjon) er ambulanse definert som ” *motorkjøretøyer som er bestemt til befordring av syge eller tilskadekomne personer og er forsynet med særlig utstyr dertil.* ” Noen spesielle krav til ambulanser er gitt i direktivets bilag XI tillegg I. Definisjonen er identisk med definisjonen i nåværende typegodkjenningsdirektiv 70/156/EF med endringer. Verken det nåværende eller det nye direktivet inneholder særskilte krav til ambulanser utover det som gjelder for gruppe M (personbiler). Det eneste spesielle er at dersom basiskjøretøyet er i gruppe N kan visse krav fra denne gruppen legges til grunn.

Fra 1. oktober 2006 ble de nasjonale ”*Forskrifter for ambulansebil*” erstattet av kjøretøyforskriften § 8-7 ”*Spesielle bestemmelser for ambulansebil.*” Visse særskilte krav/forhold ble inntatt i de andre ovennevnte bestemmelsene i kjøretøyforskriften. I forhold til tidligere ”*Forskrift for ambulansebil*” ble de nye kravene begrenset til primære forhold tilknyttet forsvarlig transport av pasient og øvrige passasjerer. Kravene ble basert delvis på ambulansesstandard NS-EN 1789. (Betegnelse på vedtatt norsk og europeisk ambulansesstandard 1. utgave mars 2000 som endret ved NS-EN 1789: 1999/A1. Også senere utgave av samme standard kan legges til grunn.) Medisinske og behandlingsrettete krav fra den gamle ambulansesforskriften ble ikke videreført, da dette ligger utenfor Vegdirektoratets forvaltningsområde. Før disse kravene til ambulanserbiler ble vedtatt ble de sendt på EØS-høring. Ved EØS - høringen ble det påpekt av ESA at typegodkjenningsdirektivet (direktiv 70/156) omhandler ambulanser (frivillig typegodkjenning), og at Norge uansett måtte akseptere eventuelle EF-typegodkjente ambulanser. Med dette forbehold ble det den gang akseptert at vi innførte nasjonale krav til ambulanser.

Etter implementeringen av direktiv 2007/46 kan vi i utgangspunktet ikke stille nasjonale tilleggskrav ved godkjenningen av ambulanserbiler utover de godkjenningskravene som er gitt i direktivet. Samferdselsdepartementet har imidlertid som nevnt innledningsvis besluttet at det er ønskelig med tilpasningstekst til direktivet når det gjelder kravene til innfesting av bære og pasient på bære i ambulanser. På det nåværende tidspunkt er det således usikkert om disse kravene kan videreføres eller ikke.

Dagens øvrige særskilte norske krav til ambulanserbiler i kjøretøyforskriften kan ikke videreføres i den nye forskriften om godkjenning av bil og tilhenger til bil og vil ikke gjelde

for ambulanserbiler som skal godkjennes fra og med tidspunktet for implementeringen av direktivet eller senere. De av dagens krav som Vegdirektoratet foreslår fortsatt skal gjelde for ambulanserbiler som godkjennes etter implementeringen av direktivet overføres til annet regelverk.

I den videre drøftelsen vil det bli redegjort for hvilke av dagens norske krav til ambulanser som vil falle bort og hvilke som vi vil bli foreslått overført til annet regelverk.

### **3.1 Kjøretøysforskriften: § 8-7 ”Spesielle bestemmelser for ambulansebil”**

Denne bestemmelsen angir nasjonale tekniske krav til ambulansebil. Kravene som er gitt i denne bestemmelsen er nasjonale tekniske særkrav til ambulanser som i utgangspunktet ikke kan videreføres ved implementeringen av det nye godkjenningsdirektivet. I det følgende vil det bli foretatt en gjennomgang av Vegdirektoratets forslag til hvilke av kravene som vil bli videreført i annet regelverk og hvilke krav som vil utgå ved godkjenning av ambulanser fra og med 29. april 2009.

#### **3.1.2 § 8-7 nr. 1 Generelt**

Denne bestemmelsen angir i dag at § 8-7 gjelder for ambulanserbiler som skal godkjennes etter 1. oktober 2006 i tillegg til bestemmelsene ellers i denne forskriften. Ordlyden i denne bestemmelsen må endres slik at det fremkommer at bestemmelsen ikke gjelder for ambulanserbiler som førstegangsgodkjennes på tidspunktet for implementeringen av godkjenningsdirektivet eller senere. Bestemmelsene i § 8-7 for ambulanserbiler kan ikke oppheves i sin helhet selv om det vil komme nye godkjenningskrav fra 29.april. Kravene vil fortsette å gjelde for ambulanserbiler som er godkjent i perioden mellom 1.oktober 2006 og tidspunktet for implementeringen av det nye direktivet og vil bli vurdert å komme til anvendelse f.eks. dersom en bruktimportert ambulansebil som er nasjonalt godkjent (ikke EF typegodkjent) og førstegangsregistrert i annet land i denne perioden fremstilles for godkjenning og registrering i Norge. Av den nye forskriftsteksten i § 8-7 nr. 1 foreslås det derfor at det skal fremgå at § 8-7 ikke skal gjelde for ambulanserbiler som er førstegangsgodkjent på tidspunktet for implementeringen av det nye direktivet eller senere. Forslaget til ny forskriftstekst følger vedlagt.

#### **3.1.3 § 8-7 nr.2: Definisjoner**

For ambulanserbiler som godkjennes på tidspunktet for implementeringen av det nye direktivet eller senere vil definisjonen av ambulansebil i direktiv 2007/46 gjelde. Definisjonen av ambulanser i § 8-7 nr. 2.1 vil således ikke bli videreført etter at det nye direktivet er implementert. § 8-7 nr.2.2 gir en henvisning til NS 1789 som er vedtatt norsk og europeisk ambulansstandard. Denne standarden angir tekniske krav til ambulanserbiler. I § 8-7 er det henvist til denne standarden under punktene 2.3 (innfesting av utstyr i bærerom, herunder bære og pasient på bære), nr 4. (beskyttelsesvegg), nr.5 (beskyttelse mot brann) og nr.6 (farge og merking.). Disse kravene unntatt kravene til innfesting av bære og pasient på bære, som det skal søkes tilpasningstekst for kan ikke videreføres ved godkjenning av ambulanser etter at direktiv 2007/46 er implementert. Dersom det blir slik at vi får lov av ESA til å beholde kravene til innfesting av bære og pasient på bære vil Vegdirektoratet foreslå at henvisningen til NS 1789 følger med over i den nye godkjenningsforskriften da kravene til innfesting av bære og pasient er spesifikt angitt i standarden. Dersom kravene ikke kan videreføres vil



Vegdirektoratet foreslå at henvisningen til NS 1789 faller bort fra og med tidspunktet for implementeringen av det nye direktivet.

### **3.1.4 § 8-7 nr.3: *Innfesting av utstyr, herunder bære og pasient på bære.***

§ 8-7 nr.3 omhandler innfesting av utstyr i bærerom herunder bære, samt innfesting av pasient på bære.

Kravene til innfesting av bære og pasient på bære skal det som nevnt søkes om tilpasningstekst for. Dersom vi får lov av ESA til å videreføre kravene til innfesting av bære og pasient på bære vil disse kravene bli overført til den nye godkjenningsforskriften. Hva som eventuelt vil skje med disse kravene dersom det ikke gis klarsignal fra ESA til å videreføre dette, tar vi ikke nærmere stilling til i dette høringsbrevet.

Når det gjelder kravet til innfesting av utstyr i bærerom vil dette ikke bli videreført. Vegdirektoratet vurderer det slik at dette forholdet blir fanget opp av bruksforskriften § 3-2 ”Plassering og sikring av gods” nr. 3, 1. punktum hvor det fremkommer at ”Godset skal være sikret slik at det ikke volder skade eller fare, sleper på veien, faller av kjøretøyet eller fremkaller unødig støy.” Det at godset skal være sikret slik at det ikke volder skade eller fare vil også gjelde for utstyr i bærerom i ambulanser. Vegdirektoratet foreslår derfor at kravet til innfesting av utstyr i bærerom i ambulansebil ikke trenger noen mer spesifikk regulering enn det som fremgår av den forannevnte bestemmelsen.

### **3.1.5 § 8-7 nr.4: *Beskyttelsesvegg***

Denne bestemmelsen omhandler krav til beskyttelsesvegg i ambulanser. Dette kravet vil også falle bort fra og med tidspunktet hvor direktivet blir implementert. Etter Vegdirektoratets vurdering er dette et teknisk tilleggskrav som det vil være svært vanskelig å transformere til et brukskrav som kan tas inn i bruksforskriften. Vegdirektoratet vil derfor foreslå at kravet til beskyttelsesvegg i ambulanser faller bort fra og med tidspunktet for implementeringen av det nye direktivet. Vegdirektoratet vil imidlertid presisere at det fortsatt vil være tillatt å ha beskyttelsesvegg i ambulanser, selv om det ikke lenger er krav om det.

### **3.1.6 § 8-7 nr. 5: *Beskyttelse mot brann***

Denne bestemmelsen inneholder også krav som er å anse som tekniske tilleggskrav som ikke kan videreføres. Da denne bestemmelsen inneholder henvisning til standarder som etter Vegdirektoratets syn ikke lenger er relevante foreslås det at dette kravet vil utgå for ambulanserbiler som godkjennes fra og med tidspunktet for implementeringen av godkjenningsdirektivet.

### **3.1.7 § 8-7 nr. 6: *Farge og merking***

Etter dagens regelverk er det krav om at hva slags farge og merking ambulanserbiler skal ha. Etter § 8-7 nr. 6.1 og 6.2 skal utvendig farge være gul med fargekode RAL 1016 eller tilsvarende farge. Foran skal det være merket ”AMBULANSE”. Begge sider skal være merket med ”AMBULANSE” og telefonsymbol i kombinasjon med det til enhver tid gjeldende telefonnummer for medisinsk nødhjelp. Bokstaver, tall og symboler skal ha en høyde på minimum 100 millimeter. Merking på karosseri skal være grønn og merking på vindusflate

skal være hvit eller kombinasjonen grønn med hvit bakgrunn. Merkingen skal ha reflekterende egenskaper minst tilsvarende mikro-prismatisk refleksmateriale.

Annen tillatt merking på ambulanserbiler fremkommer av 6.3.

Disse kravene ble innført for å sikre at ambulanserbiler er lett gjenkjennelige i trafikken.

Kravene kan ikke videreføres som en del av godkjenningen av ambulanserbiler fra og med det tidspunktet det nye godkjenningsdirektivet blir implementert.

Vegdirektoratet er usikre på om vi skal fortsette å ha disse kravene og hvordan disse kravene i så fall skal videreføres på best mulig måte.

Alternativ nr. 1. er å overlate til helsemyndighetene å vurdere om kravene til farge og merking av ambulanser skal videreføres eller ikke. Helsemyndighetene må da utrede om de ønsker å regulere dette og om de har mulighet til å ta disse kravene inn i sine forskrifter.

Dersom helsemyndighetene ønsker og har mulighet til å regulere dagens krav til farge og merking i sitt regelverk er det viktig at adgangen til å kunne ha grønn reflekterende merking opprettholdes. Etter det nye godkjenningsdirektivet er det ikke tillatt med grønn reflekterende merking på kjøretøy. I forslaget til § 18 (se høringsbrev av 19.12 2008) i den nye forskriften om godkjenning av bil og tilhenger til bil går det frem at i tillegg til lysutstyr som fremkommer av direktivets Vedlegg IV kan ekstra lys og refleksutstyr som omtalt i kjøretøyforskriften § 28-1 nr. 4 påmonteres kjøretøy og benyttes i samsvar med formålet under bruken. Annet lysutstyr tillates ikke. I kjøretøyforskriften § 28-1 nr. 4.16 blir det sagt at: *”For reflekterende merking på ambulansebil gjelder bestemmelsene i § 8-6 nr. 5.2 og 5.3”* Her blir det feilaktig henvist til kjøretøyforskriften § 8-6 da kravene til obligatorisk merking av ambulanser er gitt i § 8-7 nr. 6.2 og kravene til annen tillatt reflekterende merking er gitt i § 8-7 nr. 6.3. Dette betyr at selv om grønn reflekterende merking på kjøretøy ikke er tillatt etter det nye godkjenningsdirektivet er det foreslått at den nye godkjenningsforskriften skal åpne for at vi kan fortsette å ha dagens krav til merking av ambulanser. Dette gjør det mulig for helsemyndighetene å opprettholde dagens krav til merking av ambulanser dersom de ønsker det.

Dersom helsemyndighetene ønsker å regulere farge og merking på ambulanser videre så vil det bli utredet hvilke muligheter de har til å innta dette kravet i sine forskrifter. Det kan da være at helsemyndighetene vurderer det slik at de ikke har mulighet til eller ikke ønsker å regulere kravene til farge og merking. Kravene til farge og merking vil da utgå. Det kan også være at dette området vil bli uregulert i en periode etter at direktivet er implementert og frem til helsemyndighetene får inntatt kravet i sine forskrifter.

Alternativ nr. 2 er å overføre bestemmelsene om farge og merking til forskrift 18. jan. 2002 nr. 55 om godkjenning og registrering av utrykningskjøretøy (heretter kalt utrykningskjøretøyforskriften). Det kan anføres at en regulering av farge og merking på ambulanserbiler ikke passer inn i utrykningskjøretøyforskriften. Årsaken til dette er at vi ikke regulerer farge og merking på verken brannbiler eller politibiler i denne forskriften og at det da vil være unaturlig at utrykningskjøretøyforskriften skal inneholde en bestemmelse om farge og merking av ambulanser.

Slik utrykningskjøretøyforskriften fremstår i dag er det er ingen bestemmelser hvor krav om farge og merking av ambulanser naturlig hører hjemme. Det blir derfor foreslått at det blir tatt inn en ny § 2 i utrykningskjøretøyforskriften som vil omhandle spesielle tekniske krav til utrykningskjøretøy. Krav om farge og merking på ambulanser vil da kunne tas inn der. På sikt kan vi også ta inn andre spesifikke tekniske krav til utrykningskjøretøy som blålys, sirener

osv inn i en slik bestemmelse. En slik løsning vil da kunne medføre at alle spesielle tekniske bestemmelser om utrykningskjøretøy på sikt overføres til utrykningskjøretøyforskriften. Dette kan bidra til at regelverket blir mer oversiktlig.

Kravene til farge og merking er imidlertid å anse som tekniske tilleggskrav som vi ikke kan stille ved godkjenningen av et kjøretøy. Dersom det viser seg at vi etter gjennomført høring velger å gå for denne løsningen må vi sende dette på EØS- høring. Dersom ESA da sier at vi ikke kan ha disse kravene vil også denne løsningen kunne medføre at kravene må utgå.

Et forslag til ordlyd i en eventuell ny § 2 i utrykningskjøretøyforskriften følger i det vedlagte forslaget til forskriftsendringer. Det fremkommer av forslaget til forskriftstekst at bestemmelsen vil gjelde fra og med tidspunktet for implementeringen av godkjenningsdirektivet.

Alternativ nr. 3 er å ikke forsøke å videreføre kravene i det hele tatt.

Vi ber om høringsinstansenes syn på hva som vil være den beste løsningen for kravene til farge og merking av ambulanserbiler fremover.

### **3.1.8 § 8-7 nr. 7: Baklys og nødsignallys bak**

Etter dagens regler skal baklys og nødsignallys bak på ambulanserbiler tilfredsstillende krav til synlighet i § 28-4 henholdsvis nr. 6 og 7 eller § 28-1 for minimum ett lyktepar for hver funksjon når bakluke /bakdører står i åpen stilling. Dette er et særnorsk krav som vi ikke kan beholde som et ledd i godkjenningen etter implementeringen av det nye direktivet. Hensikten med kravene er å gjøre ambulansen godt synlig ved skadested langs veg. Ved skadestedet vil imidlertid kravet til synlighet bli tilstrekkelig i varetatt ved at ambulanser bruker blålys. Vegdirektoratet anser det derfor slik at kravet til baklys og nødsignallys bak på ambulanser når bakluke/bakdører står i åpen stilling kan utgå for ambulanser som godkjennes fra og med tidspunktet hvor det nye direktivet blir implementert. Det presiseres imidlertid at det fortsatt vil være tillatt å montere slike lys på kjøretøyene dersom brukerne finner det hensiktsmessig.

### **3.1.9 § 8-7 nr. 8: Krav om dokumentasjon**

På bakgrunn av at de tekniske kravene som er angitt i § 8-7 ikke vil gjelde fra og med 29. april 2009 medfører dette også at dokumentasjonskravene vil utgå. For de kravene som eventuelt vil bli videreført i annet regelverk så vil dokumentasjonskravene også bli flyttet over til det regelverket hvor kravene blir inntatt.

### **3.1.10 § 8-7 nr. 9: Unntaksbestemmelser.**

Av denne bestemmelsen fremkommer det at § 8-7 ikke gjelder for Forsvarets og Sivilforsvarets ambulanserbiler som ikke brukes i den sivile beredskapstjenesten. Nå foreslås det at de fleste av kravene i § 8-7 heller ikke skal gjelde for sivile ambulanserbiler slik at det ikke lenger vil være behov for noen unntaksbestemmelse. For de kravene som eventuelt blir videreført i annet regelverk vil det imidlertid bli foreslått at denne unntaksbestemmelsen følge med.

### **3.2 Bestemmelser om ambulansebil i kjøretøyforskriften kap 6.**

Fra og med tidspunktet for implementering av godkjenningsdirektivet vil godkjenning av bil og tilhenger til bil følge de nye reglene som blir gitt i den nye forskriften om godkjenning av bil og tilhenger til bil. Bestemmelsene i kjøretøyforskriften kapittel 6 (Nasjonal typegodkjenning av kjøretøy og deler m.m) vil således ikke gjelder for biler (herunder ambulanser) som godkjennes fra og med denne dato.

Det foreslås derfor å innta en ny § 6-0 i kapittel 6 hvor det skal fremkomme at bestemmelsene i kapittel 6 hvor det skal fremkomme at bestemmelsene i kapittel 6 ikke skal gjelde for bil og tilhenger til bil som godkjennes fra og med datoen for implementeringen av godkjenningsdirektivet eller senere. Intensjonen er at det skal tas inn en slik bestemmelse i kapittel 6 og en tilsvarende bestemmelse i hvert enkelt kapittel i kjøretøyforskriften når den nye godkjenningsforskriften vedtas. Forslag til ordlyd i ny § 6-0 følger av det vedlagte forslaget til forskriftsendringer. I det følgende vil det bli lagt frem forslag til hva som skal skje med de bestemmelsene i kap.6 som omhandler ambulanser fra og med tidspunktet for implementeringen av det nye direktivet.

#### **3.2.1 § 6-2 § nr. 3: Godkjenningsmyndighet for ambulansebil**

Etter dagens regelverk skal ambulansebil godkjennes av Statens vegvesen Region sør Tønsberg trafikkstasjon.

Vegdirektoratet ønsker å videreføre ordningen om at ambulanserbiler skal enkeltgodkjennes av Tønsberg trafikkstasjon også etter at det nye direktivet trer i kraft. Imidlertid vurderer Vegdirektoratet det slik at det ikke er behov for å forskriftsfeste denne ordningen da det kan videreføres som en administrativ ordning. Det foreslås derfor at kjøretøyforskriften § 6-2 nr. 3 ikke videreføres i den nye forskriften.

#### **3.2.2 Kjøretøyforskriften § 6-3: Godkjenning av kjøretøy.**

Av kjøretøyforskriften § 6-3 nr. 5 og § 18-1 nr. 4 bokstav d fremkommer det at for bærerom i ambulansebil skal ikke sitteinnetninger foran bære medregnes i antall sitteplasser. Dette gjelder likevel ikke for en fremoverrettet sitteinnetning foran bære i ambulansebil med to bærer. Plass på bære i ambulansebil skal medregnes i antall sitteplasser. I Kjøretøyforskriften § 18-1 nr. 4 bokstav d blir det angitt at: ” *Med området foran bære menes hele høyden av området i bærens forlengelse fremover.* ” Dersom det skjer en ulykke med en ambulansebil er det svært trafikkfarlig å sitte foran en bære. Derfor ønsker Vegdirektoratet å opprettholde at sitteinnetninger foran bære i ambulansebil ikke skal medregnes i antall sitteplasser. Det foreslås imidlertid at en fremoverrettet sitteinnetning foran bære i ambulansebil med to bærer fortsatt skal medregnes i antall sitteplasser. Bakgrunnen for dette er at bærerommet i ambulansebil med plass til to bærer er trangt slik at det vil være vanskelig å få med passasjerer i ambulansen dersom en fremoverrettet sitteinnetning foran bære i ambulansebil med to bærer ikke skal medregnes i antall registrerte sitteplasser. Likeledes vil Vegdirektoratet foreslå å videreføre at plass på bære i ambulansebil skal medregnes i det antall personer kjøretøyet registreres for.

Disse bestemmelsene foreslås overført til forskrift om bruk av kjøretøy § 3-1. I § 3-1 nr.1 nytt annet ledd, vil det tas inn en passus om at sitteinnetninger foran bære i ambulansebil med unntak av en fremoverrettet sitteinnetning foran bære i ambulansebil med to bærer, ikke skal

medregnes i antall sitteplasser. Videre vil det her bli tatt inn at plass på bære skal medregnes i antall sitteplasser.

I § 3-1 nr. 2 bokstavene a) til i) angis hva som er tillatt av persontransport på andre sitteinnretninger/plasser enn registrerte sitteplasser i et kjøretøy. Det er et vilkår for å kunne transportere personer på de måtene som er angitt i § 3-1 nr. 2 bokstavene a) til i) at befordringen er betryggende jf § 3-1 nr. 2 første punktum.

For å ivareta at det fortsatt skal være tillatt å transportere personer på sitteinnretninger foran bære i bærerom i ambulansebil foreslår Vegdirektoratet at dette forholdet blir tatt inn i ny bokstav j) i § 3-1 nr.2.

På bakgrunn av de ovennevnte vurderinger foreslås følgende ordlyd i § 3-1 nr. 1 og § 3-1 nr 2 ny bokstav j):

” § 3-1 Antall personer

1. *Kjøretøy må ikke brukes med større antall personer på sitteinnretninger eller på andre plasser enn det er registrert for. For kjøretøy som ikke er registreringspliktig gjelder fabrikantens bestemmelser tilsvarende. Tilhenger/tilhengerredskap tillates ikke registrert for transport av personer.*

*For bærerom i ambulansebil skal ikke sitteinnretninger foran bære medregnes i antall sitteplasser. Dette gjelder likevel ikke for en fremoverrettet sitteinnretning foran bære i ambulansebil med to bærer. Med området foran bære menes hele høyden av området i bårens forlengelse fremover. Plass på bære medregnes i antall registrerte sitteplasser. ”*

§ 3-1 nr.2 bokstav j): ” j)Personer transportert på sitteinnretninger foran bære i bærerom i ambulansebil”

Da det er sagt ovenfor om at det planlegges å ta inn en ny § 6-0 i kjøretøyforskriften foreslås det i denne omgang ingen endring av ordlyden i kjøretøyforskriften § 6-3 nr. 5 da bestemmelsen uansett ikke vil gjelde for biler som godkjennes fra og med tidspunktet for implementeringen av det nye direktivet. Kjøretøyforskriften § 18-1 nr. 4 bokstav d) foreslås opphevet i sin helhet da forholdene som denne bestemmelsen omhandler i sin helhet blir videreført til forskrift om bruk av kjøretøy § 3-1 nr. 1.

Kjøretøyforskriften § 6-3 nr. 6 tredje ledd angir at det skal foreligge bekreftelse fra nasjonalt helseforetak om at ambulansebilen skal inngå i foretakets ambulansetjeneste. Hensikten er å sikre at helsemyndighetene har kontroll over utbredelsen og utførelsen av bilene, samt forhindre at ambulanser blir brukt til privat befordring. Dette kravet kan imidlertid ikke videreføres som forutsetning for godkjenning fra og med tidspunktet for implementeringen av det nye direktivet. Kravet vil i fremtiden eventuelt bli ivaretatt av Toll og avgiftsmyndighetene ved at de i sine forskrifter inntar et krav om at ambulansebil må inngå i regionalt helseforetaks ambulansetjeneste for å få avgiftsfritak.

### **3.2.3 Øvrige bestemmelser om ambulanserbiler i kap 6: § 6-3 nr. 3, nr. 6 første og andre ledd og § 6-12**

Bestemmelsen i § 6-3 nr. 6 andre ledd angir at de ovennevnte spesielle kravene i § 8-7 skal gjelde for ambulanserbiler. Da disse kravene skal utgå som vilkår for godkjenning av ambulanser fra og med tidspunktet for implementeringen av det nye direktivet vil heller ikke

bestemmelsen § 6-3 nr 6 andre ledd ha noen betydning etter dette tidspunkt. Det foreslås derfor ayt Vegdirektoratet vurderer det slik at dette vil bli tilstrekkelig angitt at denne bestemmelsen ikke skal gjelde ved at det blir tatt inn en ny § 6-0. Ordlyden i denne bestemmelsen blir således ikke endret i denne omgang. § 6-3 nr.3 og § 6-12 inneholder ingen spesielle særkrav til ambulanserbiler som må flyttes til annet regelverk i forbindelse med implementeringen av det nye godkjenningsdirektivet og vil således bli erstattet av bestemmelsene i den nye godkjenningsforskriften for ambulanser som godkjennes fra og med tidspunktet for implementeringen av det nye direktivet eller senere. Dette vil også fremgå ved at det blir tatt inn en ny § 6-0.

### **3.3 Kontroll av vekt/overlast på ambulanserbiler**

Erfaring gjennom flere år viser at ambulanser i operativ tjeneste og med maksimalt antall personer svært ofte har overlast i forhold til tillatte aksellaster og/eller totalvekt. Dette er alvorlig i forhold til sikkerheten, ikke minst med tanke på at de benyttes til utrykningskjøring under krevende forhold. Gjennom årene er det gjort flere særskilte tiltak for ambulanser for å forhindre bruk med overlast. Endringen fra obligatorisk typegodkjenning til enkeltgodkjenning i oktober 2006 ble foretatt blant annet for å få bedre kontroll med vektene på hver enkelt bil. Dette har vist seg å være effektivt for å redusere overlastproblemene. Etter dagens ordning blir ambulanser veid i forbindelse med godkjenningen. Ambulanser som overskrider tillatte aksellaster og/eller totalvekt blir ikke godkjent.

Det nye godkjenningsdirektivet åpner for først frivillig og deretter obligatorisk typegodkjenning. For å opprettholde en særskilt kontroll med vektforholdene på hver enkelt bil, bør det fortsatt gjennomføres vektkontroll i forbindelse med godkjenning/registrering.

For å ivareta dette vil Vegdirektoratet foreslå at vi innfører en administrativ rutine for at ambulanser skal veies ved registrering. Dette vil da innebære at når en ambulanse blir fremstilt for registrering, skal vektforholdene kontrolleres når bilen er i fullt driftferdig stand med medisinsk og annet utstyr som skal inngå ved normal operativ bruk i ambulansetjeneste. Årsaken til at Vegdirektoratet ikke ønsker å forskriftsfeste kravet om veiing av ambulansen som et vilkår for registrering er at vi uansett ikke kan nekte å registrere en allerede EF-typegodkjent ambulanse fordi den har overlast. Det vil i så fall være å forskriftsfeste et ytterligere teknisk tilleggskrav til et allerede EF-typegodkjent kjøretøy. For å omgå dette problemet vil vi derfor foreslå å innføre en kontroll av vektforholdene som en administrativ ordning.

Dersom en slik vektkontroll avdekker at tillatte aksellaster eller totalvekt er overskredet, er kjøretøyet forbudt å bruke, jf bruksforskriften § 5-1. Av denne bestemmelsen fremkommer det at: *”Kjøretøy må ikke brukes eller tillates brukt med større aksellast, last fra akselkombinasjon, totalvekt eller last på tilhengerfeste enn det er registrert for. For kjøretøy som ikke er registreringspliktig, gjelder fabrikantens vektgaranti tilsvarende.”*

Hvis vektkontrollen avdekker overlast vil man da i praksis anmode om at noe utstyr fjernes slik at kjøretøyet kommer innenfor tillatte aksellaster og/eller totalvekt før kjøretøyet ambulansen tas i bruk. For det tilfelle at denne anmodningen ikke følges får det vurderes om forholdet skal anmeldes for brudd på bruksforskriften § 5-1. Vi vil be om høringsinstansenes syn på om dette er en god måte å kontrollere at ambulanser ikke kjører med overlast.

#### **4. ADMINISTRATIVE OG ØKONOMISKE KONSEKVENSER**

Under dette punkt vil Vegdirektoratet først og fremst henvise til det som er sagt om økonomiske og administrative konsekvenser ved innføringen av den nye forskriften om godkjenning av bil og tilhenger til bil og implementeringen av det nye godkjenningsdirektivet i høringsbrevet av 19. desember 2008.

Høringsbrevet som skal sendes ut nå omhandler flytting av allerede eksisterende bestemmelser i kjøretøyforskriften over i annet regelverk. Vegdirektoratet vurderer det derfor slik at dette, i hvert fall ikke for Statens vegvesens vedkommende vil medføre noen store konsekvenser i form av at det må opprettes nye rutiner for å administrere dette regelverket utover det som er sagt om dette i høringsbrevet av 19. desember 2008.

Ovenfor er det fremmet forslag om at noen av dagens bestemmelser i kjøretøyforskriften om ambulanser eventuelt skal reguleres i forskrifter som hører inn under Helsedirektoratet (kravet til farge og merking av ambulanser) og forskrifter som hører inn under Toll - og avgiftsdirektoratet (kravet om det skal foreligge bekreftelse fra regionalt helseforetaks ambulansetjeneste eller den det gir myndighet om at ambulans bilen skal inngå i foretakets ambulansetjeneste.) Dersom det blir slik at disse to kravene blir flyttet over til henholdsvis helsemyndighetenes og Toll - og avgiftsmyndighetenes forskrifter vil dette kunne medføre økonomiske og administrative konsekvenser for disse myndighetene og Statens vegvesen.

Veg-og trafikkavdelingen  
Med hilsen

Kjell Bjørvig  
trafikkdirektør

Thomas Tangvik Magnussen

2 vedlegg

Kopi: Samferdselsdepartementet

**Eksterne mottakere:**  
Høringsinstanser iflg liste

**Interne mottakere:**  
Region øst Postmottak  
Region sør Postmottak  
Region vest Postmottak  
Region midt Postmottak  
Region nord Postmottak