



## Statens vegvesen

### Vedlegg 1 – Høringsnotat

#### Endring og utvidelse av særbestemmelse for godkjenning av importerte kjøretøy som oppfyller krav til godkjenning i annet EØS-land eller USA

- *Høring om forslag til endring av § 1-15 og forslag til ny § 1-16 i forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften)*
- *Høring om forslag til endring av §§ 9, 10 og 16, samt opprettelse av ny §§ 10a, 10b og 10 c i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil*

**Vegdirektoratet**  
**Trafikant- og kjøretøyavdelingen**  
**9. oktober 2015**

Postadresse  
Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

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

Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Brynsengfare 6A  
0667 OSLO

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

## 1. Høringsnotatets hovedinnhold

Kjøretøyforskriften § 1-15 gir særregler for import av kjøretøy i gruppe M1 (personbil) og N1 (varebil) som oppfyller krav til godkjenning i annet EØS-land eller USA. Regelen er et unntak fra hovedregelen om at bruktimporterte kjøretøy skal oppfylle de krav som gjaldt i Norge på det tidspunkt kjøretøyet var registrert første gang (uansett hvor dette var). Regelen innebærer at biler i disse gruppene kan importeres i sin originaltilstand uten å måtte dokumentere teknisk kravnivå. Etter godkjenning i Norge må kjøretøyet opprettholdes i original stand for å beholde godkjenningen.

Vegdirektoratet sender på anmodning fra Samferdselsdepartementet forslag om å utvide bestemmelsen til å gjelde øvrige grupper innenfor M og N, samt i større grad akseptere endringer på kjøretøyet både før og etter godkjenning i Norge. I tillegg foreslås en oppmyking av kravet om tilpasning av lys til europeisk standard. Samtidig foreslår vi at bestemmelsen kun skal omfatte brukte kjøretøy, dvs. kjøretøy som har vært registrert i minimum 6 måneder i annet land.

Forslaget innebærer at gjeldende § 1-15 i kjøretøyforskriften endres og at det etableres en ny § 1-16 som gjelder kjøretøy i gruppe M2 og M3 (buss), samt N2 og N3 (lastebil). Disse to bestemmelsene vil kun omhandle kjøretøy som er godkjent første gang i Norge frem til de foreslåtte forskriftsendringene trer i kraft.

I forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil – heretter omtalt som «bilforskriften» – foreslås det ny §§ 10a, 10b og 10c som regulerer godkjenning av kjøretøy fra og med ikrafttredelsen av de foreslåtte endringene, etter planen fra 1. januar 2016. Ny §§ 10a og 10b i bilforskriften får tilsvarende fordeling av kjøretøygrupper som kjøretøyforskriften §§ 1-15 og 1-16, mens ny § 10c vil gjelde for tilhenger i gruppe O (tilhenger til bil).

Høringsnotatet inneholder også et forslag om å utvide adgangen til å godkjenne bruktimporterte biler i gruppe M1 og N1 som er produsert i store serier for land utenfor EØS-området, etter forordning (EU) nr. 183/2011. Forordningen gjelder etter sin ordlyd kun for biler som ennå ikke er registrert eller som er registrert i mindre enn seks måneder. Vegdirektoratet foreslår at forordningen også kan anvendes på biler som er registrert første gang 26. februar 2012 eller senere. Denne datoen refererer seg til ikrafttredelsen for forordningen.

## 2. Bakgrunn og formål

For kjøretøy i gruppe M1 og N1, skal forslaget for det første sørge for å bringe forskriftsteksten i samsvar med det som er gjeldende praksis hva angår akseptable endringer på kjøretøyet. Ut fra gjeldende ordlyd er det tilsynelatende ingen adgang til å endre bilen, f.eks. omlakkere den, men det har etablert seg en praksis som innebærer at noen endringer likevel tillates. Videre ønsker vi å åpne muligheten for å importere kjøretøy som har gjennomgått større endringer, såfremt disse er gjort av firma som samarbeider med bilfabrikantene.

Som følge av at EU har etablert alternative krav for godkjenning uregistrerte kjøretøy og kjøretøy som er registrert i mindre enn seks måneder når disse er produsert for tredjeland, foreslår vi at bestemmelsen innskrenker seg til å gjelde kjøretøy som har vært registrert i seks måneder eller mer.

Bakgrunnen for at tunge kjøretøy foreslås omfattet av særbestemmelsen, er et ønske om å muliggjøre import fra USA uten at godkjenning i Norge forutsetter kostbare ombygginger og tilpasninger av kjøretøyet for å oppfylle norske regler. Vi finner det dog nødvendig for busser og større lastebiler å begrense bruken til eget bruk, dvs. at kjøring som fordrer løyve ikke aksepteres. Hovedhensynet for å åpne bestemmelsen for større kjøretøy er å legge til rette for at entusiaster skal kunne skaffe seg og få godkjent et kjøretøy uten for store kostnader.

Årsaken til at det foreslås endringer i begge forskriftene er at endringene også får virkning for kjøretøy som allerede er godkjent i Norge etter bestemmelsen. Her viser vi til at § 1-15 i perioden 2004 – 2006 gjaldt for samtlige grupper innen M og N, og endringene som nå foreslås vil derfor også få virkning for disse.

### **3. Gjeldende rett**

#### **3.1. Forskriftsbestemmelser**

Det bemerkes at bilforskriften gjelder for bil og tilhenger til bil som godkjennes første gang i Norge fra 15. september 2012. Kjøretøyforskriften får ikke anvendelse for bil og tilhenger til bil førstegangsgodkjent i Norge etter denne dato, likevel slik at § 1-15 fortsatt gjelder gjennom en henvisning fra bilforskriften.

Nedenfor gjengis bestemmelser i de to forskriftene som omhandler særreglene i kjøretøyforskriften § 1-15.

#### **Bilforskriften § 9 ellefte ledd:**

Ny bil i gruppe M1 og N1 kan godkjennes etter kjøretøyforskriften § 1-15, dersom bilen oppfyller vilkårene for godkjenning i denne bestemmelsen.

#### **Bilforskriften § 10 annet ledd nr. 5:**

Brukt bil i gruppe M1 og N1 kan godkjennes etter kjøretøyforskriften § 1-15, dersom bilen oppfyller vilkårene for godkjenning i denne bestemmelsen.

#### **Kjøretøyforskriften § 1-15. Spesielle unntak for bil**

Bil i gruppe M1 og N1 som er i original utførelse er unntatt fra kravene i denne forskrift såfremt det fremlegges registreringsdokumentasjon eller dokumentasjon fra fabrikant eller kompetent, uavhengig laboratorium som viser at kravene for godkjenning i annet EØS-land eller USA er tilfredsstillt, jf. § 3-1 nr. 8 og § 6-12 nr. 4. Bilen må imidlertid ha lykter med farge som angitt i kapittel 28 og være merket med understellsnummer som angitt i § 6-4.

Med «original utførelse» menes kjøretøy som innvendig, utvendig og teknisk er i den utførelse den ble levert i fra fabrikken.

Unntaket etter første ledd gjelder uavhengig av om bilen tidligere har vært registrert i annet land. For bil som tidligere har vært registrert gjelder de krav som gjaldt på tidspunkt for registrering. Bil som ikke tidligere har vært registrert må tilfredsstillte de kravene som gjelder når bilen fremstilles for godkjenning i Norge, eventuelt godkjenningstidspunkt i annet land hvis dette kan godtgjøres.

Bil som ikke tidligere er registrert må uansett oppfylle følgende krav:

- § 13-2 dekk på bil - støykrav, jf. direktiv 92/23/EØF som senest endret ved direktiv 2001/43/EF,
- § 16-2, bilbelter, jf. direktiv 77/541/EØF som senest endret ved direktiv 2000/3/EF for bil i gruppe M1,
- § 24-5, støy fra bil, jf. direktiv 70/157/EØF som senest endret ved direktiv 1999/101/EF,

- Kapittel 25 avgasser, jf. direktiv 70/220/EØF som senest endret ved direktiv 2003/76/EF og direktiv 88/77/EØF som senest endret ved direktiv 2006/51/EF og
- § 49-1 opplysninger om CO<sub>2</sub> -utslipp og drivstofforbruk, jf. direktiv 80/1268/EØF som senest endret ved direktiv 1999/100/EF.

Ambulansebil kan ikke godkjennes etter denne bestemmelse.

### **Kjøretøyforskriften § 3-1 nr. 8 tredje ledd**

Kjøretøy som kan enkeltgodkjennes etter kapittel 6, jf. § 6-11 er unntatt fra kravet om EØF-typegodkjenning, jf. også § 1-15.

### **Kjøretøyforskriften § 6-13 nr. 4**

Bil som omfattes av unntaket etter § 1-15 kan bare enkeltgodkjennes. For bil i gruppe M1 som ikke tidligere er registrert, er adgangen ytterligere begrenset slik at samme importør ikke kan enkeltgodkjenne mer enn 10 biler av samme type som definert i direktiv 70/156/EØF som endret senest ved direktiv 2001/116/EF, jf. også § 3-1 nr. 8.

## **3.2. Nærmere om bestemmelsene**

### **3.2.1. Bakgrunn og formål**

Hovedformålet med innføringen av § 1-15 i juli 2004 var å likestille de tekniske kravene som stilles til kjøretøy i USA med de norske, nasjonale kravene og derved åpne for muligheten for import av entusiastbiler fra USA. Det ble likevel ikke gitt en begrensning til entusiastbiler i forskriftsbestemmelsen da en slik regel ville vært umulig å praktisere. Av hensyn til Norges internasjonale forpliktelser etter WTO-avtalen og EØS-avtalen ble bestemmelsen gitt virkning også for biler som tilfredsstillt kravene for godkjenning annet EØS-land.

Etter kjøretøyforskriften § 6-13 nr. 1 er hovedregelen at biler i gruppe M1 og N1 skal typegodkjennes. Kjøretøyforskriften § 1-15 tillater kun enkeltgodkjenning av biler, jf. § 6-13 nr. 4 og bilforskriften § 9 ellefte ledd og § 10 annet ledd nr. 5.

Bestemmelsen kommer til anvendelse for biler som ”er i original utførelse... såfremt det fremlegges registreringsdokumentasjon eller dokumentasjon fra fabrikant eller kompetent uavhengig laboratorium” som viser at kravene for godkjenning i USA eller annet EØS-land er tilfredsstillt. Det stilles likevel visse minstekrav så som krav til farge på lys.

For å sikre en ensartet praksis av unntaksbestemmelsen, ble det opprettet en spesialistfunksjon ved Drammen trafikkstasjon, samt 4 andre satellittstasjoner; Bodø, Trondheim, Haugesund, Fredrikstad. Øvrige trafikkstasjoner i landet kan ikke godkjenne og registrere kjøretøy etter kjøretøyforskriften § 1-15.

### **3.2.2. Virkeområde - kjøretøygrupper**

Da bestemmelsen første gang trådte i kraft – 1. juli 2004 – omfattet den alle kjøretøygrupper i M og N, men med visse begrensninger for nye kjøretøy, jf. § 1-15 annet og tredje ledd.

Ut fra de erfaringer som ble gjort med hensyn til praktiseringen av bestemmelsen det første året, ble det fra Drammen trafikkstasjon påpekt at ordningen åpnet for godkjenning av kjøretøy som man fant trafikksikkerhetsmessige betenkeligheter med å godkjenne. Dette omfattet blant annet avvik i standarder for f. eks bilbelter i buss, krav til bremses på tyngre kjøretøyer, brannsikkerhet, tilgang for funksjonshemmede til kjøretøyene og lignende.

Vegdirektoratet fant på bakgrunn av trafikksikkerhetshensyn behov for å innskrenke virkeområdet for bestemmelsen. Med virkning fra 1. juni 2006 ble bestemmelsen innskrenket til kun å gjelde M1 og N1 biler.

### **3.2.3. Kravet til originalitet**

§ 1-15 stiller krav om at bilen er i original utførelse slik den ble levert fra fabrikken for at den skal falle inn under unntaksadgangen. Formålet med nevnte vilkår er en avgrensning mot det som aksepteres av ombygginger og oppbygginger i forskjellige land, og det gir også større trygghet for at bilens egenskaper er i samsvar med slik den er produsert. Videre innebærer det en avgrensning mot tilfeller som vil karakteriseres som ombygging eller oppbygging i Norge og betyr at det ikke kan foretas endringer av et visst omfang etter at bilen har forlatt fabrikken.

Som hovedregel vil bil som etter den har forlatt fabrikken endres i utførelse, tekniske spesifikasjoner eller lignende, ikke lenger være i original utførelse (den utførelse den ble levert fra fabrikken). Unntak gjøres for mindre endringer på bilen, se nærmere informasjon lenger ned. Begrunnelsen for kravet til originalitet er at bestemmelsen skal være enkel å praktisere, trafikkstasjonen skal kunne foreta en generell kontroll av at bilen er i original stand i henhold til fremlagt dokumentasjon, og unngå vanskelige grensedragninger. Videre vises det til at forskriften § 1-15 ikke skal åpne for en generell omgåelse av regelverket ved ubetinget å tillate kjøretøy som ikke kan oppfylle de ordinære kravene for godkjenning importert etter unntaksbestemmelsen.

Selv om bestemmelsen etter sin ordlyd tilsier at ingen endringer tillates, har praktiseringen av denne blitt myket opp siden bestemmelsen ble etablert i 2004. Man aksepterer i dag visse endringer som ikke påvirker kjøretøyets sikkerhetsegenskaper i vesentlig grad, eksempelvis:

- Bytte av dekk og felger
- Omlakkering
- Ettermontering av tilhengerfeste
- Ettermontering av beskyttelsesvegg
- Ettermontering av hastighetsbegrenser
- Stigtrinn
- Lastebøyler
- Frontbøyler
- Ekstralys som er i samsvar med forskriften

### **3.2.4. Særlige krav til biler som ikke har vært registrert**

Det stilles i § 1-15 egne krav til kjøretøy som ikke har vært registrert. Kravene omhandler bilbelter, støykrav til dekk på bil, støy fra bilen, avgass og opplysninger om CO<sub>2</sub>-utslipp og drivstofforbruk.

Kravene er stilt da man har vurdert at nye kjøretøy, uansett hvor de kommer fra, må oppfylle de såkalte totalharmoniseringsdirektivene, nærmere bestemt på miljøområdet (støy, avgass og CO<sub>2</sub> utslipp/drivstofforbruk). Dette er direktiv som etter ordlyden omfatter nye kjøretøy som registreres. I tillegg har man stilt krav om at nye biler skal oppfylle europeiske krav til bilbelter, dette for å være sikker på at nye biler har bilbelter av tilstrekkelig god kvalitet.

### **3.2.5. Antall biler godkjent etter § 1-15 i 2014**

I 2014 ble totalt 1389 biler godkjent etter § 1-15. Tilnærmet samtlige av disse er importert fra USA hvor de også har vært registrert. Det er tilnærmet ingen som fremstiller kjøretøy som ikke har vært registrert, for godkjenning.

## **4. Nærmere om forslaget**

### **4.1. Generelt**

Som omtalt under pkt. 3.1, gjelder bilforskriften for biler og tilhengere som godkjennes første gang i Norge fra og med 15. september 2012. Dette fremgår av bilforskriften § 24. Pr. i dag er det en henvisning i bilforskriften §§ 9 og 10 til kjøretøyforskriften § 1-15 som sørger for å gi denne bestemmelsen virkning også for biler som importeres etter denne datoen.

Vegdirektoratet foreslår nå at særbestemmelsen for import i sin helhet inntas i bilforskriften. Forslaget innebærer at det opprettes en ny § 10a som gjelder godkjenning av bil i gruppe M1 og N1, ny § 10b som gjelder bil i gruppe M2, M3, N2 og N3, og ny § 10c som gjelder tilhenger i gruppe O. Dette betyr at kjøretøyforskriften kun får anvendelse for biler som er godkjent i Norge frem til den kommende forskriftsendringen, som etter planen vil tre i kraft 1. januar 2016.

I kjøretøyforskriften § 1-15 foreslås det en del endringer slik at den tilpasses til kun å gjelde allerede godkjente biler i gruppe M1 og N1. Samtidig opprettes det en ny § 1-16 som gjelder for de biler i gruppe M2, M3, N2 og N3 som ble godkjent i den perioden § 1-15 gjaldt også for disse gruppene (1. juli 2004 – 31. mai 2006). Disse to bestemmelsene vil regulere hvilke krav som stilles til bilene for at de skal beholde sin godkjenning etter særbestemmelsen.

Fra det tidspunkt forskriftsendringen trer i kraft, vil bilforskriften fullt og helt regulere nye godkjenninger etter særbestemmelsene. Dette betyr i praksis at disse bestemmelsene regulerer hvilke krav som stilles for at kjøretøy som pr. i dag er i USA eller annet land, skal kunne godkjennes i Norge. Av denne grunn vil bestemmelsene i bilforskriften nødvendigvis få et noe utvidet innhold i forhold til bestemmelsene i kjøretøyforskriften (som kun vil gjelde biler som allerede er godkjent i Norge). Dette kommer særlig til uttrykk ved at vi foreslår å akseptere større endringer på kjøretøyet når disse er foretatt av samarbeidende firma til bilfabrikanten, noe som i praksis relaterer seg til endringer som utføres i USA.

Grunnen til at vi ønsker å skille de forskjellige kjøretøygruppene i egne bestemmelser, er at det vil være ulike krav til de forskjellige gruppene, og da er det mest ryddig at disse fremkommer i separate bestemmelser. Eventuelle fremtidige endringer vil også kunne løses på en mer smidig måte når det er gjort et skille mellom lette og tunge kjøretøy, samt tilhengere.

### **4.2. Endring av kjøretøyforskriften § 1-15**

#### **4.2.1. Virkeområdet for § 1-15 – forholdet til bilforskriften**

Som følge av at § 1-15 ikke lenger vil gjelde for nye godkjenninger, men i stedet kun vil regulere de kjøretøyene som allerede er godkjent i Norge, får bestemmelsen et redusert innhold. Vi gjør likevel en del endringer i bestemmelsen slik at det blir adgang til å utføre de samme endringene på disse kjøretøyene som de kjøretøyene som i fremtiden godkjennes i Norge.

Det er viktig å være klar over at kjøretøyforskriften § 1-15 på denne måten vil regulere kjøretøy som er godkjent første gang i Norge etter ikrafttredelsen av bilforskriften og frem til og med 31. desember 2015. Vegdirektoratet har vurdert om bilene som ble godkjent i denne perioden (15. september 2012 – 31. desember 2015) fra nå av i stedet skulle følge bilforskriften § 10a. Vi har likevel funnet det mest hensiktsmessig å la samtlige kjøretøy som er godkjent etter § 1-15, forholde seg til denne bestemmelsen også for fremtiden.

Dersom vi hadde valgt den andre løsningen, ville vi fått tre forskjellige kategorier:

1. Biler godkjent etter kjøretøyforskriften § 1-15 frem til og med 14. september 2012. Disse vil uansett forholde seg til kjøretøyforskriften § 1-15 for fremtiden som følge av at de er godkjent første gang i Norge før ikrafttredelsen av bilforskriften.
2. Biler godkjent etter kjøretøyforskriften § 1-15 i perioden 15. september 2012 – 31. desember 2015. Disse ville da fra 1. januar 2015 måtte forholde seg til bilforskriften § 10a.
3. Biler godkjent første gang i Norge fra og med 1. januar 2016. Disse vil uansett forholde seg fullt og helt til bilforskriften.

Ved vårt forslag blir kategori 1 og 2 slått sammen, noe vi mener totalt sett er mest ryddig. Rent formelt gis kjøretøyforskriften § 1-15 virkning gjennom en henvisning fra bilforskriften § 16 nytt annet ledd, se nærmere redegjørelse under pkt. 4.8.3.

#### **4.2.2. Gjennomgang av de enkelte ledd i forslag til endret § 1-15**

##### Første ledd

Her slås det fast at denne bestemmelsen gjelder for kjøretøy i gruppe M1 og N1 som er godkjent etter § 1-15 før 1. januar 2016 (om forskriftsendringen av en eller annen grunn skulle bli forsinket, vil denne datoen naturligvis forskyves). Hensikten med å plassere dette allerede i første ledd, er å gjøre det enkelt å oppfatte virkeområdet for bestemmelsen.

##### Annet ledd

Dette regulerer hvilke endringer som tillates utført på kjøretøyet uten at kjøretøyet mister sin godkjenning etter § 1-15. Man må likevel merke seg utgangspunktet om at kjøretøyet skal forbli originalt. Dette unntaket er kun ment som en åpning til å gjøre mindre endringer på kjøretøyet.

Vegdirektoratet foreslår å innta en formulering som slår fast at det kan «foretas mindre endringer som ikke påvirker bilens sikkerhets- og miljøegenskaper i vesentlig grad». Denne formuleringen sikter til den type endringer som aksepteres i dag, se pkt. 3.2.4 ovenfor. Den gir også mulighet for aksept av endringer som det ennå ikke har vært spørsmål om.

Forklaringen på at formuleringen er generell, er at det er vanskelig å forskriftsfeste samtlige endringer som kan tenkes akseptert i fremtiden. Dersom samtlige akseptable endringer skulle vært opplistet i forskriften, ville denne listen fort kunne bli mangelfull etter hvert som nye tilfeller blir vurdert og funnet akseptable. For godkjenning av endringer som ikke er opplistet, måtte man da enten ha gjennomført en høring om forskriftsendring eller gitt et unntak fra bestemmelsen. Begge fremgangsmåtene er etter vår vurdering uheldig da det både er tungvint og fort ville ført til en uoversiktlig situasjon.

Endringer som omfattes av denne bestemmelsen stiller ikke krav til hvem som har utført endringen, men det er en selvfølge at endringen er forsvarlig utført.

### Tredje ledd

Endringer på eller ettermontering av skillevegg slik at denne tilfredsstiller kravene i forskrift om engangsgift, er akseptert praksis. Ved å ha med dette leddet i endret § 1-15, gjøres det også klart at dersom eieren ønsker å endre skilleveggen på biler som allerede er registrert, kan dette godtas på de vilkår som er gitt i bestemmelsen.

### Fjerde ledd

Bestemmelsen om at godkjenning kun kan skje ved Statens vegvesen, Region Sør, Drammen trafikkstasjon, videreføres. Vi understreker at ordningen med at kontroll av kjøretøyet også kan skje ved de fire satelittstasjonene, ikke endres. Det er altså ikke nødvendig at samtlige kjøretøy fysisk må fremvises i Drammen.

## **4.3. Kjøretøyforskriften ny § 1-16**

### Første ledd

Her slås det fast at denne bestemmelsen gjelder for kjøretøy i gruppe M2, M3, N2 og N3 som er godkjent etter § 1-15 før 1. juni 2006.

### Annet ledd

Formuleringen er lik forslag til nytt annet ledd i § 1-15. Se kommentarer til denne under pkt. 4.2.2.

### Tredje ledd

Formuleringen er lik forslag til nytt tredje ledd i § 1-15, med unntak av at § 1-16 referer til «lastebil» i stedet for «varebil» som i § 1-15. Se kommentarer til denne under pkt. 4.2.2.

### Fjerde ledd

Dette leddet oppstiller krav for biler som pr. i dag ikke er godkjent for å trekke tilhenger. Dersom eier eller bruker av slike biler ønsker å få godkjent bilen for trekking av tilhenger, må bilen oppfylle visse krav. Av hensyn til trafikksikkerheten er det viktig å unngå at biler og tilhengere med ulike koblingsinnretninger benyttes sammen.

Det er for det første et krav at bilen har brems på samtlige akslinger, også løftbar aksling. Bilen må også ha tilhengerfeste med europeisk standard dersom bilen skal få en generell godkjenning for trekking av tilhenger. Dersom bilen har annen type tilhengerfeste og dette passer sammen med en bestemt tilhenger, kan bilen godkjennes for trekking av denne tilhengeren. Det blir da anmerket i bilens vognkort at bilen er godkjent for trekking av tilhenger, samt hvilken tilhenger (angitt ved kjennemerke).

For små tilhengere er det i Europa standardisert en diameter på 50 mm på hengerfestets kule. Tilhengerne har en standardisert kulehanske som passer til denne kulen. Slike tilhengerkoblinger godkjennes ikke for større vekter enn 3500 kg.

Dersom fabrikanten av et kjøretøy som godkjennes etter denne bestemmelse har oppgitt høyere tilhengervekt enn 3500 kg, må det eventuelt benyttes annen type kobling hvis kapasiteten skal utnyttes. Vektgrensen er også tilpasset kravet om gjennomgående brems på tilhenger større enn 3500 kg, det vil si at tilhengerens brems må virke når føreren trår på bremsepedalen.



I tillegg til det som er redegjort for ovenfor, viser vegdirektoratet til at dersom tilhenger og trekkbil skal godkjennes sammen må vogntoget kunne kjøres på vei i henhold til bestemmelsene i bruksforskriften, se spesielt kapittel 5 om vekt og dimensjoner. Det er også verdt å merke seg at bruksforskriften § 4-2 oppstiller krav til trekking av tilhenger og tilhengerredskap, blant annet at koblingen mellom bil og tilhenger skal passe sammen.

#### Femte ledd

Formuleringen er lik forslag til fjerde ledd i § 1-15. Se kommentarer til denne under pkt. 4.2.2.

### **4.4. Bilforskriften ny § 10a**

#### Første ledd

Første setning i bestemmelsen er en videreføring av gjeldende ordlyd i kjøretøyforskriften § 1-15. Det er fortsatt valgfritt om man ønsker å dokumentere at bilen oppfyller kravene til godkjenning i enten «annet EØS-land» eller i USA. Dette kan gjøres enten ved å fremlegge registreringsdokumentasjon eller dokumentasjon fra fabrikant eller kompetent uavhengig laboratorium. Selv om nesten samtlige kjøretøy som godkjennes etter bestemmelsen kommer fra USA, kan ikke bestemmelsen begrenses til å gjelde slik import. Det vises her til Norges forpliktelser etter WTO-avtalen.

I annen setning inntas kravet om at kjøretøyet må ha vært registrert i minimum seks måneder før det kan godkjennes etter særbestemmelsen. Det vil si at tollbehandlingen for eksport må skje minst seks måneder etter dato for førstegangsregistrering. Det stilles ikke noe krav til hvor i verden kjøretøyet har vært registrert, men dersom *registreringsdokumentasjonen* skal bevise at kjøretøyet oppfyller kravene for godkjenning i annet EØS-land eller USA, er det en selvfølge at kjøretøyet har vært registrert i et av disse landene. Dersom bilen har vært registrert i et land utenfor EØS og USA, vil dokumentasjon for oppfyllelse av krav måtte komme fra fabrikant eller kompetent uavhengig laboratorium.

For kjøretøy som importeres fra USA skal det legges frem både «Title» og registreringsbevis i henhold til delstatens regelverk. Dersom utenlandsk regelverk krever innlevering av originaldokumenter i forbindelse med salg eller eksport, må det sørges for attestert kopi eller annet bevis for registrering.

Bakgrunnen for forslaget om minimum registreringstid, er at forordning (EF) nr. 183/2011, jf. bilforskriften § 9 annet ledd fjerde strekpunkt, oppstiller egne regler for godkjenning av biler i gruppe M1 og N1 produsert i store serier for land utenfor EØS-området når bilen enten ikke er registrert eller har vært registrert i mindre enn seks måneder. Registreringstiden regnes på tidspunktet for søknad om godkjenning i Norge, altså annerledes enn vårt forslag i § 10a. Det vises også til bestemmelsen i bilforskriften § 9 åttende ledd og § 10 annet ledd nr. 3 som oppstiller lempelige krav for godkjenning av kjøretøy som importeres fra annet EØS-land og som var godkjent etter dette landets nasjonale regler.

Vegdirektoratet mener at når EU har gitt alternative krav for den kategori biler som hos oss har vært regulert av kjøretøyforskriften § 1-15, mener vi at det er riktig at vår spesialbestemmelse ikke regulerer de samme bilene. 50-60 biler som i 2014 ble godkjent etter § 1-15, altså omkring 5 % av det totale antall § 1-15-godkjenninger, ville ikke blitt godkjent etter denne bestemmelsen dersom den kun gjaldt for biler som hadde vært registrert i seks måneder eller mer. En slik avgrensning vil også hindre rene omgåelser av regelverket for nytt

kjøretøy, da man ikke lengre kan registrere et nytt kjøretøy kun en dag i USA, for så å få det godkjent som brukt etter unntaksbestemmelsen. Vegdirektoratet har grunn til å tro at dette skjer etter dagens bestemmelser i en viss utstrekning.

Ved at disse kjøretøyene ikke lenger kan inntas etter særbestemmelsen, men i stedet må vurderes etter forordning 183/2011, vil dette innebære en noe tilstramming av kravene for denne gruppen kjøretøy. Selv om forordningen oppstiller amerikanske krav som alternativer til europeiske krav, vil prosessen for å få godkjenning på plass, bli noe mer omfattende. Oppstillingen av krav som må tilfredsstilles for nye biler etter § 1-15, slik den lyder i dag, er på samme nivå eller strengere enn tilsvarende krav i forordning 183/2011.

#### Annet ledd

I annet ledd gis en forklaring på hva som menes med «original utførelse» i første ledd. Utgangspunktet er slik som i dag at det er den utførelsen kjøretøyet hadde fra fabrikken. Forslaget har imidlertid et nytt element: Likestilt med fabrikkutførelse er endringer utført av «firma som foretar ombygging i fabrikantens regi». Slike firma omtales ofte som *upfitters* i USA. Det stilles ikke noen begrensninger i hvilke endringer som gjøres, men kravet til hvem som utfører disse skal sørge for at endring(en) er utført på en kontrollert og sikker måte. Vegdirektoratet presiserer at endringene som er utført må være lovlige på bil som registreres i USA. Dersom det er utført endringer på motor og drivverk, må avgassbestemmelsene fortsatt være tilfredsstillt etter endringen.

I siste setning slås det fast at det er fremstiller av kjøretøyet som må dokumentere at det foreligger avtale mellom ombyggingsfirmaet og bilfabrikanten. Ved kjøp av slike kjøretøy er det viktig å gjøre undersøkelser om det firma som har endret på bilen, og hvilken status dette har i forhold til fabrikanten av basiskjøretøyet.

Mulige kilder for opplysninger kan være bilens salgskontrakt, informasjon fra fabrikanten av basiskjøretøyet eller firma som har bygd om. Det er mulig å finne mye slik informasjon på internett, for eksempel ved å søke på upfitter i kombinasjon med fabrikat eller konsern som har produsert basiskjøretøyet. Det anbefales å ta vare på resultatet av slike på en måte som gjør at det er mulig å gjenta søket ved registreringskontrollen i Norge.

#### Tredje ledd

Formuleringen er lik forslag til nytt annet ledd i kjøretøyforskriften § 1-15. Se kommentarer til denne under pkt. 4.2.2.

#### Fjerde ledd

Formuleringen er lik forslag til nytt tredje ledd i kjøretøyforskriften § 1-15. Se kommentarer til denne under pkt. 4.2.2.

#### Femte ledd

##### *Understellsnr.*

I gjeldende ordlyd vises det til kjøretøyforskriften § 6-4. Vegdirektoratet foreslår at det inntas et krav i bilforskriften som slår fast at understellnummeret skal være preget i bærende konstruksjonsdel. I praksis innebærer ikke dette noen endring i forhold til dagens krav.

##### *Krav til lys*

Gjeldende bestemmelse stiller krav til at lysene skal være i henhold til norske krav.

Vegdirektoratet foreslår en oppmyking av dette kravet. Vårt forslag går ut på at det kun stilles

krav om at blinklysene skal være oransje. Dette innebærer at annen lysutrustning tillates så lenge dette er originalt på kjøretøyet, likevel slik at montering av ekstralys i samsvar med forskriften aksepteres (se siste kulepunkt under 3.2.3). Bakgrunnen for at vi ikke vil fravike kravet til oransje blinklys, er at vi anser dette som et viktig sikkerhetsmoment. Vår vurdering er at det er en fare for at røde blinklys ikke vil bli oppfattet som et blinklys da det har samme farge som både baklys og bremselys. Det vises dessuten til at dette kravet også fremkommer i Wienkonvensjonen.

#### *Krav om bilbelte på samtlige sitteplasser (i forhold til bilens alder)*

Bruk av bilbelter er et av de viktigste virkemidlene i arbeidet for å redusere drepte og hardt skadde i trafikken (0-visjonen). Vegdirektoratet anser derfor at det er riktig at kjøretøy som godkjennes etter disse bestemmelsene gir tilsvarende sikkerhet for fører og passasjerer som de som godkjennes etter ordinære bestemmelser. Bestemmelsen er utformet slik at det kreves bilbelte på de plassene hvor dette kreves etter ordinære norske bestemmelser. Det stilles ikke krav til hvilken type belte som skal være montert, dermed kan originale belter beholdes. Dette gjelder også der hvor det for eksempel er montert hoftebelter på plass hvor det ordinært kreves trepunktsbelte.

Bestemmelsene om bilbelte gjelder kun seter som skal godkjennes som sitteplasser til bruk under kjøring. Dersom fremstiller derfor ønsker at kjøretøyet godkjennes med færre sitteplasser enn det som fysisk finnes, kan dette aksepteres. Vegdirektoratet gjør i denne forbindelse oppmerksom på at det er antall *godkjente* sitteplasser som er en faktor ved klassifisering av kjøretøyet.

#### *Sidevendt sitteinretning aksepteres ikke på kjøretøy førstegangsregistrert etter 15. mars 2004*

Sidevendte seter har gradvis blitt faset ut som godkjente sitteplasser under kjøring. Slike seter gir dårligere sikkerhet for passasjerene enn forovervendte eller bakovervendte seter. Bilbelte fungerer ikke etter hensikten dersom det monteres i sidevendt sete. Av hensyn til sikkerheten for fører og passasjerer anser vegdirektoratet at sidevendte seter bør unngås i størst mulig grad.

#### Sjette ledd

Dersom eier eller bruker av bilen ønsker å trekke tilhenger på vanlig vilkår, må tilhengerfestet oppfylle europeisk standard (50 mm kule). Dette er en presisering av etablert praksis basert på bruksforskriften § 4-2 hvor det blant annet kreves at koblingene på bil og tilhenger må passe sammen. Annet tilhengerfeste kan aksepteres i to tilfeller: 1. Eier/bruker ønsker ikke å ha adgang til å trekke tilhenger. Anmerkning skal da gis i vognkort. 2. Bilen tillates til å trekke en bestemt tilhenger som den passer sammen med, angitt med kjennemerke i bilens vognkort.

Største tilhengervekt for biler med tillatt totalvekt 3500 kg eller lavere settes til det laveste av følgende: Fabrikantens garanti, bilens totalvekt (for terrengbil 1,5 ganger bilens totalvekt), koblingens vektgaranti og 3500 kg.

Se for øvrig omtalen under pkt. 4.3 om forslag til fjerde ledd i kjøretøyforskriften § 1-16.

#### Sjuende ledd

Gjeldende bestemmelse om at ambulansebil ikke kan godkjennes etter denne særbestemmelsen, videreføres.

#### Åttende ledd

Formuleringen er lik forslag til fjerde ledd i kjøretøyforskriften § 1-15. Se omtale av denne under pkt. 4.2.2.

### **4.5. Bilforskriften ny § 10b**

#### Første ledd

I første setning ledd slås det fast at bestemmelsen regulerer godkjenning av kjøretøy i gruppe M2, M3, N2 og N3. For øvrig er ordlyden i første og annen setning helt lik tilsvarende setninger § 10a. Imidlertid foreslås en tredje setning, som slår fast at delvis oppbygde kjøretøy ikke kan godkjennes etter denne bestemmelsen. Dette er en presisering av at gjeldende norske og europeiske regelverk ikke tillater at et delvis oppbygd kjøretøy registreres. Ramme med førerhus, men uten påbygg er et eksempel på delvis oppbygd kjøretøy. Dersom dette kjøretøyet bygges ferdig i Norge, faller det utenfor denne bestemmelsen og må enkeltgodkjennes etter de ordinære bestemmelsene for kjøretøytypen.

Det er verdt å merke seg at Vegdirektoratet foreslår samme krav til minimums registreringstid som det som er gjort for biler i gruppe M1 og N1. Dette begrunnes med at bestemmelsen ikke skal legge til rette for nybilsalg av kjøretøy som ikke er godkjent etter norske regler. Ved å stille krav til at kjøretøyet må ha vært registrert i annet land sikres det at kjøretøyet har gått gjennom den prosessen som kreves for registrering i dette landet.

#### Annet ledd

Formuleringen er lik forslag til annet ledd i bilforskriften § 10a. Se kommentarer til denne under pkt. 4.3.

#### Tredje ledd

Formuleringen er lik forslag til annet ledd i kjøretøyforskriften § 1-15. Se kommentarer til denne under pkt. 4.2.2.

#### Fjerde ledd

Formuleringen er lik forslag til tredje ledd i kjøretøyforskriften § 1-15, med unntak av at § 10b referer til «lastebil» i stedet for «varebil» som i § 1-15. Se kommentarer til bestemmelsen under pkt. 4.2.2.

#### Femte ledd

*Krav til understellsnummer, lys, bilbelte og forbud mot sidevendt sitteinnretning*

Formuleringene er lik forslag til femte ledd i bilforskriften § 10a. Se kommentarer til denne under pkt. 4.4.

*Krav til brems på samtlige akslinger*

Kravet er satt av hensyn til trafikksikkerhet. Kravet innebærer at samtlige akslinger, også løftbare aksler, skal være utstyrt med brems.

*Krav til dimensjoner og sporingsegenskaper*

Det foreslås at kjøretøyet for å kunne godkjennes etter bestemmelsen, må oppfylle kravene til største dimensjoner og til sporing i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy. Største tillatte bredde for kjøretøy på offentlig veg er 255 cm.

Pr. i dag er det adgang til å få godkjent et kjøretøy selv om det ikke oppfyller kravene i bruksforskriften. Konsekvensen er imidlertid at kjøretøy som har en bredde over 255 cm kun tillates brukt utenfor offentlig veg (sorte kjennemerker). I praksis innebærer det at kjøretøyet ikke kan brukes etter sitt formål. For å forhindre slike tilfeller, ønsker vi å tydeliggjøre i godkjenningsregelverket at kjøretøyet må oppfylle kravene til dimensjoner og til sporing. Vi understreker at dimensjonskravet også gjelder kjøretøyets lengde.

Ved måling av kjøretøyets dimensjoner måles ikke de innretninger som framkommer av forordning (EU) 1230/2012 vedlegg I tillegg 1. Kjøretøyene som skal godkjennes etter denne bestemmelsen likestilles da med de som godkjennes ordinært. Dette er også de samme målekriteriene som benyttes ved kontroller etter bruksforskriften og direktivet som regulerer bruk av slike kjøretøy i Europa (96/53/EF).

#### Sjette ledd

Formuleringene er lik forslag til nytt sjette ledd i bilforskriften § 10a. Det vises til omtale av denne under pkt. 4.4, samt omtalen til kjøretøyforskriften § 1-16 fjerde ledd under pkt. 4.3.

#### Sjuende ledd

Denne bestemmelsen åpner for godkjenning og registrering av nyttekjøretøy som er konstruert etter et annet regelverk og for andre forhold enn Europa. I tillegg til det tekniske regelverket for godkjenning av kjøretøy, kreves det løyve for å drive person- og godstransport med motorvogner. Det vises her til lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy, og forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy for nærmere redegjørelse. Løyvebestemmelsene sikrer blant annet like konkurranseforhold for transportørene, for persontransport stilles det også krav som sikrer passasjerenes interesser. Vegdirektoratet anser derfor at det er riktig å begrense bruksadgangen til kjøretøyene som godkjennes etter denne bestemmelse, ved at de ikke tillates brukt til kjøring som krever løyve, jf. yrkestransportlova og yrkestransportforskriften

Vi mener forslaget likevel legger til rette for de entusiastene som ønsker å ta inn slike biler.

For de kjøretøyene som har tillatt totalvekt ikke over 7500 kg, har vi likevel valgt å foreslå at disse, så fremt de har hydrauliske bremses, ikke skal omfattes av ovennevnte begrensning. Slike kjøretøy kan dermed brukes til løyvepliktig kjøring. Bakgrunnen for denne forskjellen, er at pick-up og van er bygd på omtrent samme måte over og under 3500 kg.

#### Åttende ledd

Formuleringen er lik fjerde ledd i kjøretøyforskriften § 1-15. Se kommentarer til denne under pkt. 4.2.2.

### **4.6. Bilforskriften ny § 10c**

Formålet med bestemmelsen er å legge til rette for at de som ønsker det, skal kunne få godkjent tilhenger for bruk sammen med kjøretøy de allerede har, eller å kunne importere og få godkjent bil/trekkvogn og tilhenger sammen. Det understrekes at forslaget ikke åpner opp for generell godkjenning av tilhenger, altså at tilhengeren godkjennes for bruk uten at det er knyttet til et bestemt kjøretøy.

#### Første, annet og tredje ledd

I første ledd fremkommer det at bestemmelsen gjelder tilhenger i gruppe O. Dette innebærer samtlige grupper innen O (O1-O4). Ordlyden i de tre første leddene er for øvrig lik tilsvarende ledd i bilforskriften § 10b. Det vises her til redegjørelse under pkt. 4.5.

#### Fjerde ledd

Krav til understellsnummer, blinklys, dimensjoner og springsegenskaper følger de samme reglene som for gruppe M og N. Se omtale av bilforskriften § 10a femte ledd, under pkt. 4.4 og § 10b femte ledd under pkt. 4.5.

Tilhengere med totalvekt 750 kg og lavere kan godkjennes uten brems. Større tilhengere må ha brems på alle aksler, inkludert løftbare. Vegdirektoratet viser også til bruksforskriften § 4-2 om trekking av tilhenger og tilhengerredskap. Se spesielt nr. 5 om ABS-bremser på tilhenger med trykkluftbremser.

#### Femte ledd

Det vises her til omtalen i første avsnitt under pkt. 4.6, samt den omtale som er gitt til fjerde ledd til kjøretøyforskriften § 1-16, se pkt. 4.3.

#### Sjette ledd

Formuleringen er lik første setning i sjuende ledd i bilforskriften § 10b. Se kommentarer til denne under pkt. 4.5.

#### Sjuende ledd

Formuleringen er lik fjerde ledd i kjøretøyforskriften § 1-15. Se kommentarer til denne under pkt. 4.2.2.

### **4.7. Utvidelse av anvendelsesområdet for forordning (EU) nr. 183/2011**

Forordning 183/2011 fastsetter hvilke alternative krav som kan anvendes i stedet for EU-rettens krav innenfor EU/EØS-området ved enkeltgodkjenning av M1 og N1 nye biler produsert i store serier i eller for tredjeland. Dette gjelder hovedsakelig amerikanske og japanske krav - FMVSS-standarder og JVRRS-standarder. EU har i forordningen vurdert hvilke områder amerikanske og japanske standarder er likeverdige med EUs eget regelverk. I tillegg fastsettes den prosedyre som skal benyttes ved godkjenningen.

Forordningen gjelder etter sin ordlyd kun for biler som ennå ikke er registrert eller som er registrert i mindre enn seks måneder på tidspunktet for søknad om godkjenning. Vegdirektoratet foreslår at forordningen også kan anvendes på biler som er registrert første gang 26. februar 2012 eller senere. Denne datoen refererer seg til ikrafttredelsen for forordningen. Vi velger å foreslå at det er registreringstidspunktet som er gjeldende da dette oftest er enklest å dokumentere.

Begrunnelsen for forslaget om en slik utvidelse er at EUs gjennomgang av kravnivåene tilsier at kjøretøy som er registrert fra og med denne datoen, ikke representerer økt fare for trafikksikkerheten. Vi viser også til at det er et ønske fra bransjen at anvendelsesområdet for forordningen utvides. Når vi velger ikke å gi forordningen anvendelse på kjøretøy registrert før 26. februar 2012, forklares dette med at vi ikke har noen oversikt over mulige forskjeller i kravnivåene mellom EU og USA og Japan i tiden før denne datoen. Vi mener vårt forslag

innebærer et godt kompromiss mellom å forholde oss til forordningens egentlige virkeområde, og å gi den gyldighet uten begrensning tilbake i tid.

## **4.8. Øvrige endringer i bilforskriften**

### **4.8.1. § 9 ellefte ledd oppheves**

Bilforskriften § 9 omhandler godkjenning av nye biler. Som følge av at særbestemmelsene kun gjelder kjøretøy som er registrert i minimum 6 måneder, er det ikke lenger nødvendig å ha en henvisning i § 9 til disse. Dette leddet foreslås opphevet.

### **4.8.2. Endring av § 10 annet ledd nr. 5**

Bilforskriften § 10 omhandler bruktimporterte kjøretøy. I gjeldende ordlyd henvises det til kjøretøyforskriften. Som følge av at vi nå foreslår at reglene for godkjenning av biler etter særbestemmelsene skal finnes i bilforskriften, må derfor henvisningen rettes til disse bestemmelsene.

### **4.8.3. Opprettelse av nytt annet ledd i § 16**

Hovedregelen er at bilforskriften gjelder for kjøretøy som er godkjent første gang i Norge fra og med 15. september 2012. Imidlertid gjelder kjøretøyforskriften § 1-15 fortsatt ved at bilforskriften henviser til denne, se nærmere forklaring under pkt. 4.1 første avsnitt. Vegdirektoratet ønsker at de bilene som er godkjent etter kjøretøyforskriften § 1-15 skal forholde seg til denne bestemmelsen også i fremtiden, se nærmere begrunnelse for dette under pkt. 4.2.1.

Som følge av at nye godkjenninger ikke lenger skal foretas etter kjøretøyforskriften § 1-15, foreslås henvisningen i bilforskriften §§ 9 og 10 tatt bort, se pkt. 4.8.2 og 4.8.3. Det er derfor nødvendig å etablere en ny henvisning i bilforskriften til kjøretøyforskriften § 1-15.

Vegdirektoratet finner at den mest hensiktsmessige plasseringen av en slik henvisning, er å opprette et nytt annet ledd i § 16 «Krav til bil og tilhenger til bil/utstyr i bruk». Dette innebærer at den til enhver tid gjeldende ordlyd i § 1-15 omfatter samtlige biler godkjent frem til og med 31. desember 2015.

## **5. Økonomiske og administrative konsekvenser**

Ved å utvide virkeområdet for særbestemmelsen til å gjelde også tyngre kjøretøy og tilhengere, kan det ikke utelukkes at det vil bli noe større arbeidsbyrde på Drammen trafikkstasjon og de øvrige satelittstasjonene som håndterer godkjenningsprosessen etter særbestemmelsene. Dette kan igjen resultere i behov for økte ressurser ved en eller flere av disse stasjonene. Det er imidlertid vanskelig å antyde noe pr. i dag om hvor mange flere kjøretøy som kan tenkes fremstilt for godkjenning etter disse bestemmelsene. Det er derfor nødvendig å følge situasjonen nøye når bestemmelsene trer i kraft.