

Hjemmel: Fastsett av Vegdirektoratet dd.mm.åååå med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 13, § 14, § 15 og § 16, jf. delegeringsvedtak 24. november 1980 nr. 1, lov 11. juni 1976 nr. 79 om kontroll med produkter og forbrukertjenester (produktkontrollloven).

Del 1 – Administrative bestemmelser

Kapittel 1 – Innledende bestemmelser

§ 1–1. Formål

Formålet med forskriften er å sikre at bil og tilhenger til bil som godkjennes ivaretar hensynet til trafiksikkerhet, brannsikkerhet og miljø i tilstrekkelig grad. Forskriften skal også sikre like konkurransevilkår.

§ 1–2. Virkeområde

Forskriften fastsetter regler for markedstilsyn, administrative bestemmelser og tekniske krav for bil og tilhenger til bil, samt av systemer, komponenter og separate tekniske enheter til disse. Forskriften får anvendelse for bil og tilhenger til bil uavhengig av dato for førstegangsgodkjenning og –registrering. Forskriften gjelder for Norge, herunder Svalbard.

§ 1–3. Rettsakter for godkjenning av bil og tilhenger til bil

Følgende forordninger og direktiver gjelder som norsk rett, med de tilpasninger som følger av denne forskrift: Forordning (EU) 2018/858, forordning [\(EF\) nr. 1060/2008](#), forordning [\(EF\) nr. 78/2009](#), forordning [\(EF\) nr. 79/2009](#), forordning [\(EF\) nr. 385/2009](#), forordning [\(EF\) nr. 595/2009](#), forordning [\(EF\) nr. 661/2009](#), direktiv [2010/19/EU](#) som endret ved beslutning [2011/415/EU](#), forordning [\(EU\) nr. 371/2010](#), forordning [\(EU\) nr. 183/2011](#), forordning [\(EU\) nr. 582/2011](#) som endret ved forordning [\(EU\) 2018/932](#), forordning [\(EU\) nr. 678/2011](#), forordning [\(EU\) nr. 65/2012](#), forordning [\(EU\) nr. 1229/2012](#), forordning [\(EU\) nr. 1230/2012](#), forordning [\(EU\) nr. 143/2013](#), forordning [\(EU\) nr. 171/2013](#), forordning [\(EU\) nr. 195/2013](#), forordning [\(EU\) nr. 133/2014](#), forordning [\(EU\) nr. 136/2014](#), forordning [\(EU\) nr. 214/2014](#), forordning [\(EU\) nr. 540/2014](#) som endret ved forordning [\(EU\) 2017/1576](#), forordning [\(EU\) nr. 627/2014](#), forordning [\(EU\) nr. 1171/2014](#), forordning [\(EU\) 2015/45](#), forordning [\(EU\) 2015/166](#), forordning [\(EU\) 2015/562](#), forordning [\(EU\) 2015/758](#) som gjennomført ved forordning [\(EU\) 2017/78](#), forordning [\(EU\) 2016/1718](#), forordning [\(EU\) 2017/1151](#) som endret ved forordning [\(EU\) 2018/1832](#), forordning [\(EU\) 2017/1347](#), forordning [\(EU\) 2017/2400](#), forordning [\(EU\) 2019/26](#), forordning [\(EU\) 2019/318](#), forordning [\(EU\) 2019/543](#) og forordning [\(EU\) 2019/839](#) gjelder som norsk forskrift med de tilpasninger som følger av bestemmelsene i denne forskrift.

§ 1–4. Definisjoner og kjøretøyklasser

(1) For nasjonal godkjenning gjelder definisjonene i forordning (EU) 2018/858 artikkel 3 og definisjoner i de enkelte kapitler i denne forskrift. I tillegg gjelder følgende definisjoner for hele forskriften:

- a) **«forordningen»:** forordning (EU) 2018/858 med endringsrettsakter som er tatt inn i EØS-avtalen og implementert i denne forskrift.
- b) **«utrykningskjøretøy»:** kjøretøy som har godkjenning etter forskrift om godkjenning og registrering av utrykningskjøretøy.
- c) **«ambulanse»:** kjøretøy i gruppe M beregnet på transport av syke eller skadede personer og særlig utstyrt til dette formål.
- d) **«beltebil»:** Motorvogn som hovedsaklig er innrettet for transport av personer eller gods og/eller til å trekke annet kjøretøy og som har belter og eventuelt

styreski/styrehjul og som har egenvekt over 400 kg, og som har en konstruktiv hastighet på over 30 km/t.

(2) For definisjoner knyttet til registrering gjelder, dersom annet ikke er fastsatt, forskrift om bruk av kjøretøy § 2-1.

(3) Klassifisering av bil og tilhenger til bil framgår av forordningen art. 4. Norske betegnelser er:

M1	Personbil
M2 og M3	Buss
N1	Varebil
N2 og N3	Lastebil/trekkvogn
O1-O4	Tilhenger til bil

§ 1-5. Forholdet til registrering

Bil og tilhenger til bil må være godkjent etter denne forskrift før den kan registreres etter forskrift om bruk av kjøretøy §§ 2-2 og 2-5.

§ 1-6. Kjøretøy som er tatt i bruk

Kjøretøy og godkjenningsspliktig utstyr skal til enhver tid oppfylle de tekniske kravene som gjaldt i Norge på det tidspunkt det ble registrert eller tatt i bruk uten registreringsplikt første gang, uansett hvor i verden. Dette gjelder likevel ikke for endringer som godkjennes etter kapittel 7.

Kapittel 2 – Generelt om godkjenning

§ 2-1. Godkjenningssmyndighet

- (1) Statens vegvesen Kjøretøy er myndighet for godkjenning av bil og tilhenger til bil, samt utstyr, komponenter og separate tekniske enheter til disse.
- (2) Statens vegvesen Vegdirektoratet er klageinstans for vedtak som fattes av godkjenningssmyndigheten.

§ 2-2. Valg av godkjenningssform

- (1) Kjøretøy skal godkjennes etter dette kapittel og kapitlene 3, 4 eller 5.
- (2) Kjøretøy for særlige formål omtalt i kapittel 6 godkjennes på den måten de enkelte bestemmelsene angir, og med de unntak som er gitt.

§ 2-3. Søknad om godkjenning

- (1) Søknad om godkjenning skal fremsettes av fabrikant, kjøretøyets eier eller av person som har fullmakt fra en av disse.
- (2) Den som søker om godkjenning er ansvarlig for å legge fram de opplysningene som er nødvendige for at godkjenningssmyndigheten skal kunne gjennomføre godkjenningen. Søkeren er også ansvarlig for at opplysningene leveres strukturert og er korrekte og fullstendige.
- (3) Den som søker om godkjenning må dokumentere utført arbeid og benyttede delers/komponenters opprinnelse. Dokumentasjon for utført arbeid kan være dokumentasjon fra verksted, egenerklæring når arbeid er utført av kjøretøyeier selv på eget kjøretøy, foto eller lignende. Dokumentasjon for deler kan være registreringsdokumenter, fortollingsdokumentasjon, kjøpekontrakter, salgsmelding, kvitteringer, foto, egenerklæring eller lignende. Den som søker om godkjenning av bil og tilhenger til bil må selv bære omkostningene i forbindelse med godkjenningen, så som dokumentasjon, prøvinger, kontroll av produksjonsoverensstemmelse mv.

- (4) Opplysninger og dokumentasjon skal framlegges på norsk, svensk, dansk eller engelsk, eller være oversatt til et av disse språkene. Fremlagt dokumentasjon på annet språk, f.eks. tysk, kan godtas dersom den som foretar godkjenning er fortrolig med språket. Dokumentasjon på annet språk, men i harmonisert format, kan likevel godtas.
- (5) Dersom ikke annet er fastsatt i forordningen kan Statens vegvesen forby person eller virksomhet å framstille bil og tilhenger til bil for godkjenning for en periode ved vesentlige brudd på reglene eller framlegging av feil opplysninger.

§ 2-4. Generelt om kjøretøyets konstruksjon

- (1) Kjøretøy skal være bygd, innrettet og utstyrt slik at de tåler de påkjenninger som de vanligvis utsettes for og kan nyttes uten å volde unødig fare eller ulempe og slik at fare for brann mest mulig unngås.
- (2) Statens vegvesen kan til enhver tid nekte å godkjenne et kjøretøy dersom det kan utgjøre eller utgjør en stor fare for trafiksikkerhet eller miljø.

§ 2-5. Forevisning og identitetskontroll av nytt EU-typegodkjent og EU-enkeltgodkjent kjøretøy

Ny bil og tilhenger til bil som er EU-typegodkjent eller EU-enkeltgodkjent i annet EØS-land regnes som godkjent i Norge dersom det ikke er foretatt ombygging etter godkjenningen. Det kan utføres kontroll av kjøretøyets identitet og overensstemmelse med opprinnelig godkjenning.

§ 2-6. Fremstilling for ny godkjenning

- (1) Godkjent kjøretøy skal fremstilles til ny godkjenning dersom det foretas endring av kjøretøyet som gjør at det ikke lenger er i samsvar med opplysninger i vognkortet, eller følger av de enkelte bestemmelser i denne forskrift. Det samme gjelder andre endringer av kjøretøyet som har betydning for kjøretøyets miljø-, trafiksikkerhets- eller brannsikkerhetsegenskaper.
- (2) Godkjent kjøretøy skal også fremstilles for ny godkjenning dersom det er påført omfattende skader ved kollisjon, utforkjøring e.l. Det vises for øvrig til kapittel 7.

§ 2-7. Understallsnummer

- (1) Godkjenningspliktig bil og tilhenger til bil skal være tydelig merket med understallsnummer.
- (2) Understallsnummeret skal være angitt ved innpreging i rammen eller i egnet del i bærende konstruksjon når kjøretøyet ikke har ramme. Det skal være plassert slik at det er godt synlig og utført slik at det vanskelig kan fjernes eller endres. Understallsnummerets plassering på kjøretøyet skal legges inn i motorvognregisteret.
- (3) Understallsnummer må ikke påføres av andre enn fabrikanten eller under oppsyn av godkjenningsmyndigheten. Ved flertrinnsproduksjon følges prosedyrene i forordning (EU) 2018/858, vedlegg IX. Understallsnummer må ikke fjernes, endres eller flyttes uten samtykke fra godkjenningsmyndigheten.
- (4) Understallsnummer til kjøretøy som skal enkeltgodkjennes og er bygd av andre enn kjøretøyfabrikanter som har egen WMI-kode, tildeles av godkjenningsmyndigheten.
- (5) Når kjøretøyet er registrert eller tatt i bruk, kan det ikke godkjennes med annet understallsnummer. Dette gjelder selv om en eventuell endring skjer før godkjenning i Norge. Bestemmelsene i dette ledd gjelder ikke kjøretøy som er oppbygd, jf. § 7-7 femte ledd.
- (6) Det påhviler eieren av kjøretøyet å føre bevis for at kjøretøyets identitet (understallsnummer, innpreging, merkeplate osv.) er riktig dersom det oppstår tvil om dette.
- (7) Det stilles ikke krav om å prege inn understallsnummer på kjøretøy som er godkjent i Norge uten innpreget understallsnummer før 1. februar 2017.

§ 2-8. Tillatt totalvekt

Tillatt totalvekt for kjøretøy i gruppe M, N og O med største totalvekt under 7 500 kg kan etter søknad settes lavere enn største totalvekt.

- a) Tillatt totalvekt kan ikke være høyere enn største totalvekt oppgitt av fabrikant.
- b) Tillatt totalvekt kan ikke settes lavere enn det som er nødvendig med tanke på antall sitteplasser og krav til nyttelast for kjøretøyklassen det søkes godkjenning for. Antall sitteplasser kan endres som følge av vektendringen.
- c) Kjøretøyklassen endres i samsvar med endringen av tillatt totalvekt.
- d) Alle tekniske krav som følge av endret tillatt totalvekt skal være oppfylt.

§ 2-9. Kontroll

- (1) Statens vegvesen eller politiet kan når som helst gi pålegg om at bil og tilhenger til bil skal fremstilles til kontroll hos Statens vegvesen.
- (2) Statens vegvesen og politiet eller andre som Samferdselsdepartementet bemyndiger kan når som helst uten varsel kontrollere bil og tilhenger til bil på vilkårlig sted, uansett om bil og tilhenger er godkjennings- eller registreringspliktig eller ikke.

Kapittel 3 – Typegodkjenning

§ 3-1. EU-typegodkjenning

Forordning (EU) 2018/858 gjelder som norsk forskrift for EU-typegodkjenning av bil og tilhenger til bil, samt av systemer, komponenter og separate tekniske enheter.

§ 3-2. Nasjonal typegodkjenning av småserier

- (1) Bil og tilhenger til bil produsert i små serier kan framstilles for nasjonal typegodkjenning jf. forordning (EU) 2018/858 artikkel 42. Høyeste produksjonsantall i Norge settes til det maksimale som følger av forordningen vedlegg V, del A, punkt 2. Godkjenningsformen kan også benyttes for etappevis typegodkjenning. Alternative krav kan bare benyttes ved godkjenningen der slike er fastsatt i kapittel 9.
- (2) Overensstemmelse med kravene skal prøves og dokumenteres som fastsatt i de enkelte rettsakter for EU-typegodkjenning, likevel slik at det tillates at slik prøving og dokumentasjon kan utstedes av teknisk prøveinstans utpekt av andre EØS-land enn Norge.
- (3) Dokumentasjon kan også utstedes av fabrikant dersom denne kan utføre de nødvendige prøver mv. som rettsaktene krever. Underlagsmateriale skal i så fall vedlegges søknaden. Godkjenningsmyndigheten gir nærmere retningslinjer for prøving og utstedelse av slik dokumentasjon. § 2-3 femte ledd gjelder tilsvarende for fabrikant som utsteder feil opplysninger.
- (4) Godkjenningsmyndigheten kan kreve underlagsmateriale for dokumentasjonen som legges frem av søkeren. Myndigheten kan videre kreve underlagsmateriale for dokumentasjonen som er utstedt av teknisk prøveinstans.
- (5) Fabrikantens forpliktelser ved EU-typegodkjenning får tilsvarende anvendelse.
- (6) Prosedyrene for retting, endring, vurdering av produksjonsoverensstemmelse, tilbaketrekking og opphør av EU-typegodkjenninger gjelder så langt de passer.

§ 3-3. Restkjøretøy

- (1) Når nye bestemmelser trer i kraft kan godkjenningsmyndigheten etter søknad, ved behov og dersom det ikke i vesentlig grad er til ulempe for trafiksikkerhet eller miljø, gi tillatelse til at

restkjøretøy registreres i Norge innenfor de grenser som følger av forordning (EU) 2018/858 artikkel 49, jf. vedlegg V, del B, punkt 1. Unntaksvis kan punkt 2 benyttes.

- (2) Bestemmelsen her benyttes også ved nasjonal småserietypegodkjenning.

Kapittel 4 – Enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy

§ 4-1. Nytt kjøretøy

Bil og tilhenger til bil regnes som ny når den ikke tidligere har vært registrert, men slik at det for kjøretøy som importeres fra tredjeland og fremstilles for EU-enkeltgodkjenning gjelder egne regler.

§ 4-2. Kjøretøy som kan enkeltgodkjennes

- (1) Enkeltgodkjenning kan gis til komplett kjøretøy og ferdigbygd kjøretøy.
- (2) Enkeltgodkjenning kan ikke gis til delvis oppbygd kjøretøy.

§ 4-3. EU-enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy

EU-enkeltgodkjenning kan utstedes til bil eller tilhenger til bil som tilfredsstillere kravene fastsatt i forordning (EU) 2018/858 artikkel 44.

§ 4-4. Nasjonal enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy

- (1) Bil og tilhenger til bil skal tilfredsstillere kravene for de enkelte kravområder som fremgår av forordning (EU) 2018/858 vedlegg II, ECE-regulativene eller alternative krav i denne forskrift kapittel 9 og 10.
- (2) Overensstemmelse med kravene skal prøves og dokumenteres som fastsatt i de enkelte rettsakter for EU-typegodkjenning, likevel slik at det tillates at slik prøving og dokumentasjon kan utstedes av teknisk prøveinstans utpekt av andre EØS-land enn Norge.
- (3) Dokumentasjon kan også utstedes av fabrikant dersom denne kan utføre de nødvendige prøver mv. som rettsaktene krever. Underlagsmateriale skal i så fall vedlegges søknaden. Godkjenningmyndigheten gir nærmere retningslinjer for prøving og utstedelse av slik dokumentasjon. § 2-3 femte ledd gjelder tilsvarende for fabrikant som utsteder feil opplysninger.
- (4) Godkjenningmyndigheten kan kreve underlagsmateriale for dokumentasjonen som legges frem av søkeren. Myndigheten kan videre kreve underlagsmateriale for dokumentasjonen som er utstedt av teknisk prøveinstans.
- (5) Bil og tilhenger til bil som er godkjent i annet EØS-land eller Sveits etter dette landets nasjonale regelverk og som importeres uendret til Norge skal ikke underlegges ny kontroll eller krav om ny dokumentasjon av forhold som tidligere er dokumentert og godkjent. Dersom det ikke tidligere er framlagt dokumentasjon på oppfyllelse av krav på områder der det norske regelverket stiller tekniske krav eller der de norske krav avviker fra godkjenningenslandets, kan oppfyllelse av disse kravene kreves dokumentert. Bil og tilhenger til bil som er godkjent i annet EØS-land kan likevel bare nektes godkjent dersom forskjellen mellom de krav som ble stilt i godkjenningenslandet og norske krav er av en slik art at bilen eller tilhengeren utgjør en stor fare for trafiksikkerhet og/eller miljø.
- (6) Bil eller chassis og tilhenger til bil som er dokumentert bestilt hos fabrikant eller produsert før ikrafttredelsesdatoen for et nytt krav, men som ikke tilfredsstillere dette, kan enkeltgodkjennes også etter denne dato når kjøretøyet tilfredsstillere de krav som ble stilt før denne dato. Kjøretøyet må registreres innen ett år etter kravets ikrafttredelsesdato.

Kapittel 5 – Enkeltgodkjenning av brukt kjøretøy

§ 5-1. Brukt kjøretøy

Bil og tilhenger til bil regnes som brukt når det har vært registrert, men slik at det for kjøretøy som importeres fra tredjeland og fremstilles for EU-enkeltgodkjenning gjelder egne regler.

§ 5-2. Godkjenning av bruktimportert kjøretøy

- (1) Brukt bil og tilhenger til bil skal tilfredsstille de tekniske krav som gjaldt i Norge på det tidspunkt den ble registrert første gang. Alternativt kan nyere kravnivå benyttes.
- (2) Som alternativ til første ledd kan ett av følgende være tilfredsstillt:
 - a) Bil og tilhenger til bil som er EF-typegodkjent eller EU-enkeltgodkjent i annet EØS-land regnes som godkjent i Norge dersom det ikke er foretatt ombygging etter godkjenningen. Det foretas identitetskontroll og kan utføres stikkprøvekontroll av overensstemmelse med opprinnelig godkjenning.
 - b) Bil og tilhenger til bil som er enkeltgodkjent i annet EØS-land etter 29. april 2009 eller ombygd etter EU-typegodkjenning, enkeltgodkjennes i Norge i den utstrekning det oppfyller vilkårene i forordning (EF) 2018/858 artikkel 45 og 46 og det fremlegges dokumentasjon fra godkjenningsmyndighetene i eksportlandet.
 - c) Bil og tilhenger til bil som er godkjent i annet EØS-land eller Sveits etter dette landets nasjonale regelverk og som importeres uendret til Norge, skal ikke underlegges ny kontroll eller krav om ny dokumentasjon av forhold som tidligere er dokumentert og godkjent. Dersom det ikke tidligere er framlagt dokumentasjon på oppfyllelse av krav på områder der det norske regelverket stiller tekniske krav eller der de norske krav avviker fra godkjenningslandets, kan oppfyllelse av disse kravene kreves dokumentert. Bil og tilhenger til bil som er godkjent i annet EØS-land kan likevel bare nektes godkjent dersom forskjellen mellom de krav som ble stilt i godkjenningslandet og norske krav er av en slik art at bilen eller tilhengeren utgjør en stor fare for trafiksikkerhet og/eller miljø.
 - d) Bil i gruppe M1 og N1 som er registrert første gang 26. februar 2012 eller senere kan godkjennes etter forordning (EU) nr. 183/2011 uavhengig av hvor lenge kjøretøyet har vært registrert.

§ 5-3. Godkjenning av bruktimportert kjøretøy i gruppe M1 og N1 som oppfyller tredjelands nasjonale krav

- (1) Bil i gruppe M1 og N1 som er i original eller tilnærmet original utførelse kan godkjennes etter denne paragraf såfremt kjøretøyet ved første registrering tilfredsstillte enten kravene for godkjenning i annet EØS-land, kravene i FMVSS og fra EPA i USA eller kravene i CMVSS og fra NRCan i Canada.
- (2) Som dokumentasjon for oppfyllelse av kravene ved første registrering kreves registreringsdokumenter eller bekreftelse fra fabrikant eller kompetent uavhengig laboratorium. Det må også framlegges registreringsdokumenter som viser at bilen har vært registrert i minimum 6 måneder i annet land enn Norge på tidspunktet for eksport for at godkjenning etter denne bestemmelse skal kunne finne sted.
- (3) Med følgende uttrykk menes:
 - a) *original utførelse*: Kjøretøy slik det ble levert av fabrikanten(e) før første registrering,
 - b) *tilnærmet original utførelse*: Kjøretøy som etter første registrering har gjennomgått moderate endringer som ikke kan antas å påvirke kjøretøyets sikkerhets- eller miljøegenskaper i negativ grad,

- c) *fabrikant*: Den som bygger komplett kjøretøy, bygger i en av flere etapper eller endrer et kjøretøy før første registrering,
 - d) *registrering*: Permanent tillatelse til ibruktaking i veitrafikken, som omfatter identifisering av kjøretøyet og tildeling av registreringsdokumenter,
 - e) *FMVSS*: Federal Motor Vehicle Safety Standards,
 - f) *CMVSS*: Canada Motor Vehicle Safety Standards,
 - g) *EPA*: United States Environmental Protection Agency,
 - h) *NRCan*: Natural Resources Canada.
- (4) I tillegg til øvrige krav i denne paragraf, gjelder kravene i § 11-1.
- (5) Bil som er godkjent etter denne paragraf registreres på ordinære vilkår. Følgende merknad skal likevel inntas i vognkortet: «Godkjent etter bilforskriften § 5-3.»
- (6) Godkjenning etter denne bestemmelse kan kun skje ved Drammen trafikkstasjon. Tilsvarende skal vurdering av godkjenningspliktige endringer etter registrering i Norge også gjøres av Drammen trafikkstasjon.

§ 5-4. Godkjenning av bruktimportert kjøretøy i gruppe M2 og M3, N2 og N3 som oppfyller tredjelands nasjonale krav

- (1) Bil i gruppe M2 og M3, N2 og N3 som er i original eller tilnærmet original utførelse kan godkjennes etter denne paragraf såfremt kjøretøyet ved første registrering tilfredsstilte enten kravene for godkjenning i annet EØS-land, kravene i FMVSS og fra EPA i USA eller kravene i CMVSS og fra NRCan i Canada. § 5-3 første til tredje ledd gjelder tilsvarende.
- (2) I tillegg til øvrige krav i denne paragraf, gjelder kravene i § 11-2.
- (3) Etter godkjenning i Norge tillates endringer som angitt i § 11-2, eller som er innenfor begrepet «tilnærmet original utførelse».
- (4) Vurdering av endringer etter tredje ledd gjøres av godkjenningsmyndigheten.
- (5) Bil som godkjennes etter denne bestemmelse skal ha følgende merknad i vognkortet: «Godkjent etter bilforskriften § 5-4.»
- (6) Godkjenning etter denne bestemmelse kan kun skje ved Drammen trafikkstasjon. Tilsvarende skal vurdering av endringer etter tredje ledd også gjøres av Drammen trafikkstasjon.

§ 5-5. Godkjenning av bruktimportert kjøretøy i gruppe O som oppfyller tredjelands nasjonale krav

- (1) Tilhenger i gruppe O som er i original eller tilnærmet original utførelse kan godkjennes etter denne paragraf såfremt kjøretøyet ved første registrering tilfredsstilte enten kravene for godkjenning i annet EØS-land, kravene i FMVSS og fra EPA i USA eller kravene i CMVSS og fra NRCan i Canada. § 5-3 første til tredje ledd gjelder tilsvarende
- (2) I tillegg til øvrige krav i denne paragraf, gjelder kravene i § 11-3.
- (3) Etter godkjenning i Norge tillates endringer som angitt i § 11-3 eller som er innenfor begrepet «tilnærmet original utførelse».
- (4) Vurdering av endringer etter tredje ledd gjøres av godkjenningsmyndigheten.
- (5) Kjøretøy som godkjennes etter denne bestemmelse skal ha følgende merknad i vognkortet: «Godkjent etter bilforskriften § 5-5.»
- (6) Godkjenning etter denne bestemmelse kan kun skje ved Drammen trafikkstasjon. Tilsvarende skal vurdering av endringer etter tredje ledd også gjøres av Drammen trafikkstasjon.

Kapittel 6 – Særlige godkjenningsregler

§ 6-1. Ambulanse

- (1) Denne bestemmelsen gjelder for kjøretøy som definert i § 1-4 første ledd. For Forsvarets og Sivilforsvarets ambulanserbiler som ikke brukes i den sivile beredskapstjenesten, gjelder ikke kravene i denne paragraf.
- (2) I tillegg til kravene som stilles ved godkjenning etter kapittel 2-5, må ambulanse som skal godkjennes etter forskrift 18. januar 2002 nr. 55 om godkjenning og registrering av utrykningskjøretøy oppfylle tekniske krav som følger av kapittel 12.
- (3) Ved godkjenning skal det fremlegges dokumentasjon fra kompetent, uavhengig laboratorium eller fra produsent av bilen eller produsent av ombyggingen til ambulansebil om at kravene i kapittel 12 er oppfylt. Dokumentasjon for at kravene i § 12-1 første ledd er oppfylt skal imidlertid komme fra kompetent, uavhengig laboratorium.

§ 6-2. Kjøretøy etter forordning (EU) 2018/858 artikkel 2 nr. 3

- (1) For kjøretøy angitt i bokstav a-c kan produsenten søke om typegodkjenning eller enkeltgodkjenning i henhold til kapittel 3-5. Alternativt kan kjøretøyet enkeltgodkjennes i henhold til kjøretøyforskriften.
 - a) Kjøretøy utformet og konstruert primært for bruk på byggeplasser eller i steinbrudd, havne- eller lufthavnanlegg.
 - b) Kjøretøy utformet og konstruert eller tilpasset for bruk av sivilforsvar, brannvesen og politi.
 - c) Ethvert motordrevet kjøretøy som er utformet og konstruert spesielt for å utføre arbeid, og som på grunn av sin konstruksjon ikke er egnet til å frakte passasjerer eller gods, og som ikke er maskiner montert på et motorvognunderstell.
- (2) Slike valgfrie godkjenninger berører ikke anvendelsen av direktiv 2006/42/EF (Maskindirektivet).
- (3) Uavhengig av første ledd, må kjøretøy opplistet i bokstav b som skal godkjennes etter forskrift 18. januar 2002 nr. 55 om godkjenning og registrering av utrykningskjøretøy, oppfylle kravene i kapittel 12 til farge- og profilering samt lyd- og lyssignal.

§ 6-3. Kjøretøy for konkurransekjøring på vei (rallybiler)

- (1) Bestemmelsene i denne paragraf gjelder for lisensierte rallybiler under konkurranse og organisert treningskjøring i henhold til reglement og godkjenning av Norges Bilsportforbund. Bestemmelsene omfatter også kjøring til og fra slike arrangementer.
- (2) Rallybil skal enkeltgodkjennes.
- (3) For slike rally-biler gjelder de vanlige tekniske krav i denne forskrift. Dog gjelder følgende:
 - a) Grensen for maksimal støy er 100 dB(A) ved standstøymåling etter ECE-reg.nr. 51.
 - b) Bestemmelsene om avgass gjelder ikke.
 - c) Låsepinner for bilpanser tillates brukt når de er tilfredsstillende beskyttet ved gummimateriale e.l. eller det er montert passende avvisere ved låsepinnene.
 - d) Piggdekk tillates brukt med følgende begrensninger:
 - i. Pigg lengde maksimalt 20 mm.
 - ii. Piggvekt maksimalt 4 gram.
 - iii. Pigg med sylindrisk kjerne, vinkelrett kuttet, ikke rør, med minste diameter 2,5 mm.
 - iv. Piggflensens diameter maksimalt 9 mm. Piggkroppen skal være homogen (symmetrisk).

- v. Antall pigger maksimalt 20 pr. lengdedesimeter.
 - vi. Piggmetode: Innskutt utenfra.
 - vii. Kan benyttes kun under konkurranse på vinterføre.
 - viii. Andre begrensede mål i henhold til skisse som er tatt inn i reglement gitt av Norges Bilsportforbund.
- (4) Dokumentasjon for bremses, støy, avgass og festepunkter for bilbelter, kreves ikke fremlagt. Bilbelte som skal være E-merket eller FIA-godkjent, kan ha flere enn 3 festepunkter.
- (5) Utover det som er fastsatt i tredje og fjerde ledd gjør godkjenningsmyndigheten på grunnlag av tekniske og sikkerhetsmessige krav i reglement gitt av det aktuelle motorsportforbundet, unntak fra kravene i disse forskrifter. Godkjenningsmyndigheten kan også i samråd med forbundet gjøre unntak for andre forhold når tilpasninger er hensiktsmessig for konstruksjon, utførelse og bruksområde og det blir funnet forsvarlig.

§ 6-4. Prototyper

- (1) For prototyper gjelder tekniske krav som fremkommer av forordning (EF) 2018/858 vedlegg II så langt det passer.
- (2) Godkjenningsmyndigheten kan ved søknad om godkjenning av prototyper gjøre unntak fra enkelte tekniske krav og krav til dokumentasjon for oppfyllelse av gitte kravnivå.
- (3) Godkjenning av prototyper gis for en tidsbegrenset periode på inntil 2 år. Etter søknad kan testperioden forlenges en gang med inntil 1 år. Søknad må være mottatt av godkjenningsmyndigheten senest tre måneder før utløp av 2-års perioden. Prototyper kan ikke bygges om etter endt godkjenningsperiode for ordinært bruk.

§ 6-5. Selvkjørende kjøretøy

For selvkjørende kjøretøy gjelder lov 15. desember 2017 nr. 112 om utprøving av selvkjørende kjøretøy og forskrift 19. desember 2017 nr. 2240 om utprøving av selvkjørende motorvogn.

§ 6-6. Godkjenning av kjøretøy importert som arvegods eller ved eiers flytting, eller som registreres på internasjonale organisasjoner i Norge

- (1) Bil og tilhenger til bil som har vært registrert i utlandet og som importeres som arvegods, kan godkjennes etter kjøretøyforskriften § 1-8.
- (2) Bil og tilhenger til bil som tas med fra utlandet i forbindelse med flytting til eller etablering i Norge, og som registreres på kjennemerker med gule tegn på blå, reflekterende bunn («diplomatkjennemerker») eller som registreres på internasjonale organisasjoner i Norge eller deres personale som nyter personlig tollfrihet, i den grad dette følger av folkeretten eller av særskilt overenskomst, forutsatt at kjøretøyet importeres til eget bruk, og det gis avgiftsfrihet, avgiftsnedsettelse eller avgiftstilskudd for engangsavgift, kan godkjennes etter kjøretøyforskriften § 1-8. Slikt kjøretøy anses ved eventuelt senere salg i Norge som tidligere registrert her i landet hva angår tekniske krav.

§ 6-7. Kjøretøy for Forsvaret

Kjøretøy som utelukkende er utformet, konstruert eller tilpasset til bruk av Forsvaret må oppfylle de tekniske kravene i kjøretøyforskriften, men likevel slik at kravene i bilforskriften kan benyttes.

§ 6-8. Bevaringsverdige kjøretøy

- (1) Bestemmelsene i denne paragraf gjelder for:
- a) kjøretøy som tidligere ikke har vært registrert i Norge,

- b) kjøretøy som er ordinært registrert i Norge, og som ønskes tilbakebygd til original utførelse,
 - c) kjøretøy som er registrert på unntaksbestemmelsene for bevaringsverdig motorvogn, men som etter gjeldende bestemmelser kunne vært ordinært registrert,
 - d) kjøretøy som tidligere har vært registrert på Forsvaret.
- (2) Definisjoner
- a) Med «original utførelse» menes den utførelse kjøretøyet hadde fra fabrikantens side, med eventuelle endringer som på det tidspunkt var nødvendig for registrering i Norge, samt eventuelle endringer som følge av tekniske bestemmelser som er gjort tilbakevirkende.
 - b) Med «tilnærmet original utførelse» menes at kjøretøyet ikke med hensikt skal være vesentlig endret, hverken teknisk eller utseendemessig utvendig eller innvendig, uansett om hensikten har vært å følge en mote eller å gjøre kjøretøyet mer trafikksikkert. Unntatt herfra er tidstypiske modifikasjoner og ombygninger for spesielle formål der det kan dokumenteres at disse ble foretatt og godkjent i den periode da kjøretøyet var i vanlig bruk.
- (3) Kjøretøy som er 30 år eller eldre (regnet fra 1. januar i fabrikasjonsåret), og er i tilnærmet original utførelse, kan godtas som bevaringsverdig og godkjennes i denne utførelsen selv om det ikke oppfyller betingelsene i kapittel 5. Innretning/utstyr som har betydning for sikkerheten, må virke tilfredsstillende. Kjøretøy i denne gruppen omfattes ikke av senere tekniske bestemmelser som er gjort tilbakevirkende.
- (4) Kjøretøy som er 15 år eller eldre (regnet fra 1. januar i fabrikasjonsåret), men yngre enn 30 år, og er i tilnærmet original utførelse, kan godtas som bevaringsverdig og godkjennes i denne utførelse selv om det ikke oppfyller betingelsene i kapittel 5, såfremt det er av spesiell interesse. «Spesiell interesse» vil i denne forbindelse vanligvis avhenge av alder og sjeldenhet (i Norge), slik at det til et 15 år gammelt kjøretøy stilles meget strenge krav til sjeldenhet. Kjøretøy i denne gruppen omfattes av senere tekniske bestemmelser som er gjort tilbakevirkende.
- (5) Kjøretøy som er yngre enn 15 år og er i tilnærmet original stand, kan i helt spesielle tilfelle godtas som bevaringsverdig og godkjennes selv om det ikke oppfyller betingelsene i kapittel 2–5. Slike vedtak skal i tilfelle fattes av Vegdirektoratet. Kjøretøy i denne gruppen omfattes av senere tekniske bestemmelser som er gjort tilbakevirkende.
- (6) Kjøretøy som er godkjent etter tredje, fjerde eller femte ledd, skal ha følgende registreringsvilkår:
- a) Bevaringsverdig kjøretøy. Må ikke endres konstruktivt eller utseendemessig.
- (7) Kjøretøy som er godkjent etter tredje eller fjerde ledd, skal i tillegg ha følgende bruksvilkår:
- a) Må bare benyttes
 - i. ved spesielle anledninger som f.eks. motorhistoriske samlinger og løp
 - ii. ellers leilighetsvis når bruken ikke er til unødig fare eller ulempe for annen trafikk.
- (8) Ved deltagelse i motorhistoriske samlinger og løp, men ikke kjøring til eller fra, kan kjøretøy, som et unntak fra annet ledd, ha den utførelse det hadde fra fabrikantens side.
- (9) Hvis kjøretøy som er godkjent etter ovenstående unntak for bevaringsverdige kjøretøy, endres konstruktivt eller utseendemessig etter registreringen, omfattes det ikke lenger av disse unntaksbestemmelsene. Kjøretøyet må da fremstilles for ny godkjenning og kravene i kapittel 4 eller 5 må tilfredsstilles.

- (10) Kjøretøy som er ordinært registrert i Norge, og er i, eller tilbakebygges til, original utførelse kan gis status som bevaringsverdig kjøretøy og pålegges de aktuelle restriksjoner med hensyn til endring og bruk. Kjøretøy som etter tilbakebygging ikke oppfyller betingelsene i kapittel 2–5 skal gis slik status og restriksjoner.
- (11) Kjøretøy som er registrert etter unntaksbestemmelsene for bevaringsverdig kjøretøy, men som etter gjeldende bestemmelser kunne vært ordinært registrert, kan registreres ordinært og eventuelle restriksjoner strykes.
- (12) Militærtaktiske kjøretøy som tidligere har vært registrert på forsvaret, må, for å kunne registreres ordinært, tilfredsstille de ordinære kravene som gjaldt da kjøretøyene ble registrert første gang på forsvaret, pluss eventuelle senere tekniske bestemmelser som er gjort tilbakevirkende. Kjøretøy kan om ønskes beholdes i original militær stand mot at det gis status som bevaringsverdig kjøretøy. Det skal da ha påtegningen i sjettede ledd ovenfor i vognkortet pluss hele eller første del av påtegningen i syvende ledd ovenfor. Dette avgjøres av godkjenningmyndigheten etter vurdering av om kjøretøyet kan bevege seg sammen med øvrig trafikk med rimelig sikkerhet.

Kapittel 7 – Endring av godkjent kjøretøy

§ 7–1. Reparasjon, ombygging og oppbygging

- (1) Ombygd bil og tilhenger til bil må enkeltgodkjennes i henhold til dette kapittel.
- (2) Oppbygd bil og tilhenger til bil må enkeltgodkjennes etter kap. 2 og 4 med tilpasninger gitt i § 7–6.
- (3) Oppbygd bil hvor skattekontoret har gitt fritak for engangsavgift fordi det dreier seg om oppbygging etter skade, godkjennes etter bestemmelsene i dette kapittel.
- (4) Ved ombygging gjelder dessuten at det ikke må foretas ombygginger som gjør at bil og tilhenger blir mindre trafikksikker, mindre miljøvennlig eller mer brannfarlig enn før ombyggingen, dersom ikke annet følger av bestemmelsene i første ledd.
- (5) Dersom det foretas endringer på et kjøretøy som er godkjent som en prototype, skal Vegdirektoratet informeres. Dersom Vegdirektoratet finner det nødvendig, kan det kreves tilleggsdokumentasjon for endringene. Dersom det foretas endringer som medfører at kravene i forordning (EU) nr. 1230/2012, masser og dimensjoner, ikke lenger er tilfredsstillt, skal kjøretøyet fremstilles for ny godkjenning.
- (6) Ved ettermontering av LPG- og CNG-drivstoffanlegg gjelder kjøretøyforskriften § 22–5.

§ 7–2. Krav om dokumentasjon for endrede kjøretøy

- (1) For kjøretøy som repareres/ombygges/oppbygges slik at vitale deler på kjøretøyet – ramme, karosseri, bremses, lysutstyr, styring, motor, fjærer, støtdempere, felger, dekk osv. – avviker fra den utførelsen som er foreskrevet eller tillatt av kjøretøyfabrikanten og/eller fra den utførelse som kjøretøyet hadde ved første gangs registrering i riket, skal det fremlegges dokumentasjon for at de benyttede deler er egnet og at kjøretøyet etter reparasjonen/ombyggingen/oppbyggingen har tilfredsstillende kjøreegenskaper og vil tåle de påkjenninger det kan regnes med å bli utsatt for.
- (2) Dokumentasjonen kan være utstedt av teknisk prøveinstans, kjøretøyfabrikanten eller kompetent, uavhengig laboratorium.
- (3) Slik dokumentasjon kreves ikke dersom kjøretøyet på de aktuelle punkter med rimelighet kan kontrolleres av godkjenningmyndigheten.

§ 7–3. Definisjoner

Følgende definisjoner gjelder:

- a) **«Understell»:** Den komplette enhet bestående av ramme eller underdel (bunn) i selvbærende karosseri, for- og bakstillinger, hjul, styreinnetning, motor og drivverk.
- b) **«Karosseri»:** Den enhet som sammen med understellet utgjør det komplette kjøretøy.
- c) **«Ramme»:** Den bærende enhet som karosseriet samt for- og bakstilling, hjul, styreinnetning, motor og drivverk er montert til.
- d) **«Selvbærende karosseri»:** Karosseri hvor bunn og overdel er bygd i ett, som er spesielt forsterket og som for- og bakstilling, hjul, styreinnetning, motor og drivverk kan monteres direkte til – eventuelt via korte rammeseksjoner – uten at særskilt ramme under hele kjøretøyet er nødvendig.
- e) **«Reparasjon»:** Utbedringer av slitasjemangler, karosseri- og rustskader mv., herunder utskifting av deler og komponenter, som kan anses som vanlig vedlikehold og som ikke er å anse som ombygging eller oppbygging.
- f) **«Ombygging»:** Forandringer som medfører at kjøretøyets tekniske spesifikasjoner, utseende mv. blir endret i forhold til den utførelse kjøretøyet hadde ved første gangs registrering i riket, eventuelt i forhold til den utførelse det senere er godkjent med av godkjenningmyndigheten, men hvor endringen ikke er av større omfang enn at kjøretøyet som helhet anses som samme kjøretøy som det opprinnelige kjøretøyet.
- g) **«Oppbygging»:** Produksjon/sammensetning av kjøretøy av nye og/eller brukte deler, av to eller flere kjøretøy, eller av deler og kjøretøy som nevnt i kombinasjon, til et nytt kjøretøy som tidligere ikke har vært godkjent i riket.
- h) **«Oppbygging etter skade»:** oppbygging hvor skattekontoret har gitt fritak for engangsavgift fordi det dreier seg om oppbygging etter skade, og det oppbygde kjøretøy er av samme type som det opprinnelige kjøretøy.
- i) **«Godkjenningspliktig endring»:** endring av kjøretøyet som gjør at det ikke lenger er i samsvar med opplysninger i vognkortet, eller som følger av de enkelte bestemmelser i denne forskrift. Det samme gjelder andre endringer av kjøretøyet som har betydning for kjøretøyets miljø-, trafiksikkerhets- eller brannsikkerhetssegenskaper.

§ 7-4. Reparasjon av kjøretøy

- (1) For bil og tilhenger til bil som er reparert etter omfattende skade i forbindelse med kollisjon, utforkjøring eller lignende, skal det dokumenteres at reparasjonen er utført i henhold til kjøretøyprodusentens anvisninger der disse foreligger, og etter faglig anerkjente reparasjonsmetoder. Med «omfattende skade» menes skade eller deformasjon på kjøretøyets struktur eller bærende elementer av et slikt omfang at kjøretøyet må målrettes.
- (2) Bil og tilhenger til bil anses som reparert bl.a. når:
 - a) karosseri til kjøretøy med ramme (ikke selvbærende karosseri) blir skiftet ut med karosseri av samme type og det ikke foretas omfattende utskifting av deler og komponenter for øvrig.
 - b) ramme skiftes ut med ramme av samme type uten at det foretas omfattende utskifting av deler og komponenter for øvrig.
 - c) en forpart og en bakpart fra to kjøretøy med selvbærende karosseri av identisk type sammenføres, og det ikke foretas omfattende utskifting av deler og komponenter for øvrig.

§ 7-5. Ombygging av kjøretøy

- (1) Når et kjøretøy ombygges til annen kjøretøygruppe, skal kjøretøyet tilfredsstille de krav som gjelder for den nye gruppen. Dog kan kjøretøy som har vært registrert i Norge i minst 3 år,

- ombygges til annen kjøretøygruppe uten at kjøretøyet kreves å oppfylle de krav til støy, avgass, bremses og kollisjonsegenskaper som gjelder for den nye gruppen.
- (2) Med mindre annet fremgår, og bortsett fra unntaket i første ledd, skal de kravene gjelde som gjaldt på det tidspunktet kjøretøyet ble registrert første gang eller tatt i bruk uten registreringsplikt i Norge.
 - (3) Når et kjøretøy ombygges til annen kjøretøygruppe, skal, med mindre annet fremgår, de definisjoner og klassifiseringsregler gjelde som gjelder på tidspunktet for omregistreringen. For kjøretøy, som ikke er registreringspliktig (når ombyggingen er foretatt), gjelder tilsvarende, dog slik at tidspunktet for avsluttet ombygging er avgjørende.
 - (4) Kjøretøy skal framstilles for godkjenning myndigheten til ny godkjenning dersom det foretas ombygging eller endring av kjøretøyet som gjør at det ikke lenger er i samsvar med vognkortet. Det samme gjelder andre ombygginger eller endringer av kjøretøy som har betydning for kjøretøyet miljø-, trafikksikkerhets- eller brannsikrhetsegenskaper.
 - (5) Kjøretøy skal framstilles for godkjenning myndigheten til ny godkjenning dersom det foretas ombygging eller endring av kjøretøyet som gjør at det ikke lenger er i samsvar med vognkortet. Det samme gjelder andre ombygginger eller endringer av kjøretøy som har betydning for kjøretøyet miljø-, trafikksikkerhets- eller brannsikrhetsegenskaper.
 - (6) Kjøretøy anses som ombygd bl.a. når:
 - a) personbil (M1) ominnredes til varebil (N1), og omvendt.
 - b) karosseri til kjøretøy med chassisramme (ikke selvbærende karosseri) skiftes ut med karosseri av samme eller tilnærmet samme type, f.eks. 4-dørs til 2-dørs, og det ikke foretas omfattende ombygging eller utskifting av deler og komponenter for øvrig. Det forutsettes at karosseriet det skiftes til passer rett på rammen, uten modifikasjon av festepunkter og lignende.
 - c) det monteres ekstra aksel, og det ikke foretas omfattende utskifting av deler og komponenter for øvrig.
 - d) det på elektrisk drevet motorvogn foretas endring av batterikjemi eller bytting til batteri med lavere eller høyere spenning enn originalt.
 - (7) Ved ombygging som innebærer at kjøretøyet faller inn under definisjonen for annen kjøretøygruppe, skal kjøretøyet registreres/omregistreres til den gruppe som kjøretøyet i ombygd utførelse hører inn under.

§ 7-6. Oppbygging av kjøretøy

- (1) Kjøretøy som er oppbygd, skal før det tas i bruk, fremstilles for godkjenning myndigheten for godkjenning.
- (2) Kjøretøyet anses som oppbygd bl.a. når:
 - a) karosseri til kjøretøy med ramme (ikke selvbærende karosseri) blir skiftet ut samtidig eller i forbindelse med omfattende utskifting av andre deler og komponenter f.eks. rammen.
 - b) karosseri til kjøretøy med ramme skiftes ut med karosseri av annen utførelse, og/eller når karosseriet det skiftes til ikke passer rett på rammen uten modifikasjon av festepunkter og lignende.
 - c) selvbærende karosseri er skiftet.
 - d) ramme er skiftet ut samtidig eller i forbindelse med at omfattende utskifting av andre deler og komponenter er foretatt.
- (3) Ved godkjenning av oppbygd kjøretøy skal de tekniske krav som er angitt i denne forskrift og som gjelder for kjøretøy som registreres første gang i riket på angjeldende tidspunkt, legges til grunn for godkjenningen. Dog kan oppbygd kjøretøy fritas for vesentlige destruktive prøver, som f.eks. kollisjonsprøver, dersom relevant dokumentasjon kan fremlegges fra kompetent,

uavhengig laboratorium eller tilsvarende for at kjøretøyet oppfyller de krav som skulle vært kontrollert ved slike prøver.

- (4) Dersom Skatteetaten har gitt fritak for engangsavgift fordi det dreier seg om oppbygging etter skade, og det oppbygde kjøretøy er av samme type som det opprinnelige kjøretøy, bortfaller kravet i tredje ledd.

§ 7-7. Krav til understellsnummer ved skade, reparasjon, ombygging og oppbygging

- (1) Dersom kjøretøyets understellsnummer er skadet (helt eller delvis) eller vil bli skadet ved reparasjon eller ombygging av kjøretøyet, skal Statens vegvesen underrettes om dette. For kjøretøyverksteder gjelder særskilt rapporteringsplikt, jf. forskrift om kjøretøyverksteder § 12 annet ledd.
- (2) Når arbeid på kjøretøy vil medføre at det innpregede understellsnummeret blir skadet eller fjernet, skal kjøretøyet forevises godkjenningsmyndigheten før slikt arbeid blir satt i gang. Det samme gjelder dersom det viser seg at understellsnummer allerede er skadet eller fjernet før reparasjon av kjøretøyet blir påbegynt. Etter at arbeidet er utført, men før kjøretøyet på nytt tas i bruk, fremstilles kjøretøyet på ny for godkjenningsmyndigheten.
- (3) Godkjent kjøretøyverksted kan i særlige tilfeller og før reparasjonen påbegynnes gjøre skriftlig avtale med godkjenningsmyndigheten om å fravike kravet om forhåndskontroll etter annet ledd. For å kunne inngå slik avtale må kjøretøyet kunne identifiseres overfor godkjenningsmyndigheten ved hjelp av oversendt dokumentasjon.
- (4) Ved reparasjon eller ombygging av kjøretøy som har medført at kjøretøyets understellsnummer er blitt beskadiget eller fjernet, skal kjøretøyets opprinnelige understellsnummer preges på nytt i rammen/karosseriet, jf. § 2-7. Hvis rammen/karosseriet i forbindelse med reparasjon og/eller ombygging blir skiftet, skal kjøretøyets opprinnelige understellsnummer angis på samme måte. Har den/det innsatte rammen/karosseriet et annet understellsnummer innpreget fra før skal dette samtidig overstrekes på en slik måte at det fortsatt er leselig.
- (5) Oppbygd kjøretøy skal utstyres med nytt understellsnummer. Understellsnummeret tildeles av godkjenningsmyndigheten. Hvis ramme/karosseri som kjøretøyet er bygd opp av har understellsnummer innpreget fra før, skal dette overstrekes på en slik måte at det fortsatt er leselig når nytt understellsnummer blir tildelt

§ 7-8. Endring av eller konvertering til elektrisk drevet kjøretøy eller hybridkjøretøy

- (1) I tillegg til øvrige krav til dokumentasjon gjelder følgende:
- (2) Ved endring av batterikjemi på elektrisk drevet motorvogn eller hybridkjøretøy, skal det dokumenteres at benyttet batteri og tilhørende kontrollsystemer tilfredsstillende gjeldende utgave av ISO-standard 6469-1, og er tilpasset den aktuelle kjøretøytype/variant. Det skal også dokumenteres at batteri og tilhørende systemer er installert etter anvisning fra kjøretøyfabrikanten eller kompetent, uavhengig laboratorium. Videre skal det dokumenteres at de funksjonelle kravene i gjeldende utgave av ECE 100 om sikkerhet i batterielektriske kjøretøy, er oppfylt etter ombyggingen. Dokumentasjonen skal komme fra kjøretøyfabrikanten eller kompetent, uavhengig laboratorium.
- (3) Ved konvertering av kjøretøy til batterielektrisk drift, skal det dokumenteres at de funksjonelle kravene i gjeldende utgave av ECE 100 om sikkerhet i batterielektriske kjøretøy er oppfylt. Videre skal det dokumenteres at benyttet batteri og tilhørende kontrollsystemer tilfredsstillende gjeldende utgave av ISO-standard 6469-1, og er tilpasset den aktuelle kjøretøytype/variant. Dokumentasjonen skal komme fra kjøretøyfabrikanten eller kompetent, uavhengig laboratorium. Installasjon av lader og elektriske komponenter knyttet til denne skal

kontrolleres og godkjennes av et nasjonalt utpekt teknisk kontrollorgan innen EØS med kompetanse på område.

- (4) Som kompetent, uavhengig laboratorium i denne sammenheng anses laboratorium som har sertifisering etter ECE 100.

§ 7-9. Krav til og krav om bilbelter og festepunkter ved endring av sitteinretninger

- (1) Når sittearrangement i bil modifiseres i forhold til slik den opprinnelig ble godkjent, ved at sitteinretninger i bilen innmonteres, monteres på annen plass eller fjernes, skal alle sitteinretninger i bilen være utstyrt med bilbelter. Dette gjelder ikke hvis bilen etter modifiseringen blir i samsvar med typegodkjent utførelse. Unntatt er også ambulanser.
- (2) Beltetype, bilbelte og festepunkter skal være i henhold til kravene som var gjeldende på tidspunktet for bilens førstegangsregistrering. Originalt utstyr anses å oppfylle kravene i første punktum. På plasser hvor bilen ikke har originale festepunkter, benyttes kravene i § 7-10. Oppfyllelse av kravnivå dokumenteres om angitt i § 7-2.
- (3) Beltetype, bilbelte og festepunkter som er i henhold til FMVSS og CMVSS kan godkjennes på bil som modifiseres som angitt i første ledd eller omklassifiseres uten endringer på sitteinretninger. (Jf. §§ 11-1 og 11-2)

§ 7-10. Krav til bilbelter/festepunkter på plasser som ikke har originale festepunkter

- (1) Bilbelter i alle typer kjøretøy montert på plasser som ikke har originale festepunkter, skal være av type som minst tilfredsstillende kravene i ECE-reg.nr. 16.04 eller kravene i direktiv 77/541/EØF.
- (2) Festepunktene skal minst tilfredsstillende kravene i ECE-reg.nr. 14.02 eller kravene i direktiv 76/115/EØF. Alternativt kan festepunktene godkjennes hvis de kan tåle en fremoverrettet prøvekraft slik:
 - a) Trepunktsbelte:
 - i. 5 kN på øvre festepunkt,
 - ii. 10 kN på fellesfeste og
 - iii. 5 kN på nedre festepunkt.
 - b) Hoftebelte:
 - i. 10 kN for hvert festepunkt.Festepunktene plassering vurderes ved godkjenning.

§ 7-11. Endring av sitteinretninger og persontall

- (1) Når sittearrangement i bil modifiseres i forhold til slik den opprinnelig ble godkjent, ved at sitteinretninger i bilen innmonteres, monteres på annen plass eller fjernes, er det ikke tillatt å montere langsgående (sidevendte) sitteinretninger. Dette gjelder ikke hvis bilen etter modifiseringen blir i samsvar med typegodkjent utførelse. Unntatt er også ambulanser, militærtaktiske biler registrert på Forsvaret og i nødvendig utstrekning sitteinretninger i biler som er spesielt utformet og/eller utstyrt for transport av funksjonshemmede.
- (2) Setetype, sete og festepunkter som er i henhold til FMVSS og CMVSS kan godkjennes på bil som modifiseres som angitt i første ledd eller omklassifiseres uten endringer på sitteinretninger. (Jf. §§ 11-1 og 11-2)

Kapittel 8 – Bruk av nasjonale tekniske bestemmelser

§ 8-1. Bruk av dekk og felg

- (1) Dekk som ifølge forskrift om bruk av kjøretøy § 1-4 tillates brukt med pigger, kan bare ha pigger som fastsatt i bestemmelsene i § 13-1 og § 13-2.

- (2) Ved bytte av felg eller dekk kan dimensjon og/eller sporvidde tillates endret under forutsetninger som angitt i § 13-3. Endringer innenfor rammene i § 13-3 første ledd kan gjøres uten å fremstille kjøretøyet for ny godkjenning.

Kunne § 8-2. Alternative nasjonale bestemmelser for lysutstyr

- (1) De følgende nasjonale bestemmelsene for lysutstyr gjelder for bil og tilhenger til bil som er registrert i Norge. Endringer som angitt i denne paragraf kan gjøres uten å fremstille kjøretøyet for ny godkjenning. Bestemmelsene kan også benyttes ved nasjonal førstegangsgodkjenning, men da slik at godkjenningskravene i kapittel 2-6 gjelder.
- (2) Fjernlys: Ekstra fjernlys kan monteres i henhold til kravene i § 14-1.
- (3) Kjørelys: Lyktene kan være i henhold til kravene i § 14-2.
- (4) Toppmarkeringslys: Ekstra lykter kan monteres i henhold til kravene i § 14-4.
- (5) Sidemarkeringslys: Ekstra lykter kan monteres i henhold til kravene i § 14-5.
- (6) Markeringslys bak (baklys): Ekstra lykter kan monteres i henhold til § 14-6.
- (7) Bakre tåkelys: Montering av tåkelys bak er valgfritt.
- (8) Retningslys bak: Ekstra lykter kan monteres i henhold til § 14-7.
- (9) Stoppllys: Ekstra lykter kan monteres i henhold til § 14-8.

§ 8-3. Nasjonale bestemmelser for lys- og refleksutstyr som ikke reguleres av ECE48

- (1) De følgende nasjonale bestemmelsene for lysutstyr gjelder for bil og tilhenger til bil som er registrert i Norge. Endringer som angitt i denne paragraf kan gjøres uten å fremstille kjøretøyet for ny godkjenning. Bestemmelsene kan også benyttes ved nasjonal førstegangsgodkjenning, men da slik at godkjenningskravene i kapittel 2 - 6 gjelder.
- (2) Gult varsellys: Kjøretøy som under arbeid på veg nyttes i strid med bestemmelsene i trafikkreglene (jf. vegtrafikkloven § 11), eller som nyttes på en slik måte at den kan være til særlig fare for annen trafikk, skal ha gult varsellys i henhold til kravene i § 14-9. Motorvogn som nyttes for å ledsage og varsle spesielle transporter som kan være til særlig fare for annen trafikk, skal også ha minst en slik lykt.
- (3) I forbindelse med oppdrag på eller langs vei som kan dokumenteres, samt skiltmyndighetenes arbeid, kan refleksutstyr benyttes på kjøretøy som angitt i § 14-11.
- (4) Arbeidslys: Bil kan ha en eller flere lykter som gir hvitt eller gult arbeidslys i henhold til kravene i § 14-3.
- (5) Bil kan ha svakt lysende eller belyste reklameskilt e.l. Lyset fra reklameskilt e.l., eller de deler av reklameskilt e.l. som blir belyst, må ikke være til sjenanse for den øvrige trafikk, ei heller være slik at de kan forveksles med trafikklyssignal
- (6) Instrumentlys: Bil kan ha lykt(er) innvendig som gir lys for belysning av instrumenter og belysning i person-/godsrom. Lyset må ikke virke sjenerende for føreren eller for andre trafikanter.
- (7) Drosje: Taklykt for drosje skal oppfylle de krav som følger av § 14-10.
- (8) Begravelsesbil: Lysende symbol skal monteres og brukes i henhold til forskrift om engangsavgift på motorvogner § 4-2.
- (9) Lys, reflekser og merking av utstikkende gods m.m. skal monteres og brukes i henhold til forskrift om bruk av kjøretøy § 3-4.
- (10) Lys for varsling av kjøretøy som benyttes i forbindelse med bred transport, kolonnekjøring og bergingsoppdrag skal monteres og brukes i henhold til forskrift om bruk av kjøretøy §§ 5-11, 5-12 og 5-13.

Del 2 – Tekniske bestemmelser

Kapittel 9 – Alternative krav ved nasjonal småseriegodkjenning

§ 9–1. Nasjonal småserietypegodkjenning for tilhenger i gruppe O1 og O2

For nasjonal småseriegodkjenning av kjøretøy i gruppe O1 og O2 gjelder kravene i vedlegg A til denne forskrift.

Kapittel 10 – Alternative krav ved enkeltgodkjenning

§ 10–1. Masser og dimensjoner for kjøretøy i gruppe M2, M3, N1, O1 og O2

Det er ingen begrensning til maksimal tillatt høyde for kjøretøy i gruppe M2, M3, N1, O1 og O2.

§ 10–2. Masser og dimensjoner for kjøretøy i gruppe N2

- (1) § 10–1 gjelder tilsvarende.
- (2) Godkjenningsmyndigheten fastsetter største aksellast, boggilast og totalvekt som kjøretøy skal godkjennes med, i forhold til fabrikantens garanti og følgende krav til massedistribusjon for ferdigbygde kjøretøy:
 - a) Forordning (EU) nr. 1230/2012, Vedlegg I del C respektive D, nr. 2: Definisjonene i 2.1. benyttes, vilkårene i 2.2 (2.2.1 og 2.2.2.) skal være oppfylt.
 - b) Kjøretøy som er slik innrettet at lasten, uansett dens størrelse, har samme angrepspunkt på kjøretøyet (eksempelvis fast plassert svingskive) skal godkjennes for mindre aksellast, boggilast og totalvekt enn det som er gitt av største tekniske masse oppgitt av fabrikant, når angrepspunktet har slik plassering at de største masser ikke kan utnyttes.
 - c) Største totalvekt, aksellast og boggilast for kjøretøy beregnes ut fra de forskjellige lasters (personer og gods) angrepspunkt i forhold til akselsentrene og full utnyttelse av største totalvekt eller største aksel/ boggilast bak eller foran.

§ 10–3. Masser og dimensjoner for kjøretøy i gruppe N3

- (1) § 10–1 gjelder tilsvarende.
- (2) Mobilkran/betongpumpebil/liftbil kan godkjennes som med større dimensjoner enn det som framgår av forordning (EU) nr. 1230/2012 Vedlegg I del C nr. 1.
- (3) § 10–2 annet ledd gjelder tilsvarende.

§ 10–4. Masser og dimensjoner for kjøretøy i gruppe O3

- (1) § 10–1 gjelder tilsvarende.
- (2) Tilhengere spesielt innrettet for transport av udelbart gods kan godkjennes med større dimensjoner enn det som framgår av forordning (EU) nr. 1230/2012 Vedlegg I del D nr. 1.
- (3) Tilhenger som skal inngå i andre vogntog enn tømmervogntog med lengde 24,00 m, kan godkjennes med større lengde enn det som framgår av forordning (EU) nr. 1230/2012 Vedlegg I del D nr. 1.1.1. a. Tilhengeren må være konstruert slik at vogntoget fra plassering på linje skal kunne kjøres 360° mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 2,00 meter.
- (4) § 10–2 annet ledd gjelder tilsvarende.

§ 10–5. Masser og dimensjoner for kjøretøy i gruppe O4

- (1) § 10–1 gjelder tilsvarende.

- (2) Tilhenger for transport av tømmer kan godkjennes med større lengde enn det som framgår av forordning (EU) nr. 1230/2012 Vedlegg I del D nr. 1.1.1. a. Kravet i forordning (EU) nr. 1230/2012 Vedlegg I del D nr. 3 skal være tilfredsstillt med indre sirkels radius på 2,00 m.
- (3) § 10-2 annet ledd gjelder tilsvarende.
- (4) § 10-4 annet og tredje ledd gjelder tilsvarende.

§ 10-6. Avansert nødbremsesystem (AEBS) for kjøretøy i gruppe M2, M3, N2 og N3

- (1) I tillegg til kjøretøy som er unntatt etter forordning (EU) nr. 347/2012 artikkel 1, unntas følgende kjøretøy kravet til AEBS ettersom det er forutsatt at bruksområdet medfører at systemet gir begrenset eller ingen sikkerhetsgevinst:
 - a) Skogs- og anleggskjøretøy,
 - b) Kjøretøy som utfører spesielle funksjoner, blant annet betongbil, bergingsbil, brannbil, tømmerbil, lastebil med tipp, kjøretøy for rengjøring, gatefeiing og transport av avfall.
- (2) Andre kjøretøy som utfører spesielle funksjoner kan unntas fra kravet om montering av AEBS dersom bruksområdet medfører at systemet gir begrensede eller ingen sikkerhetsgevinster.

§ 10-7. Kjørefeltvarsler (LDWS) for kjøretøy i gruppe M2, M3, N2 og N3

- (1) I tillegg til kjøretøy som er unntatt etter forordning (EU) nr. 351/2012 artikkel 1, unntas følgende kjøretøy kravet til LDWS ettersom det er forutsatt at bruksområdet medfører at systemet gir begrenset eller ingen sikkerhetsgevinst:
 - a) Skogs- og anleggskjøretøy,
 - b) Kjøretøy som utfører spesielle funksjoner. Som slike kjøretøy anses blant annet betongbil, bergingsbil, brannbil, tømmerbil, lastebil med tipp, kjøretøy for rengjøring, gatefeiing og transport av avfall, eller liknende.
- (2) Andre kjøretøy som utfører spesielle funksjoner kan unntas fra kravet om montering av LDWS dersom bruksområdet medfører at systemet gir begrensede eller ingen sikkerhetsgevinster.

§ 10-8. Tekniske løsninger for akselløft

For enkeltgodkjenning av bil kan det godkjennes andre tekniske løsninger for akselløft enn det som fremgår av forordning (EU) nr. 1230/2012 vedlegg IV nr. 3, forutsatt at de verdier som fabrikanten har fastsatt for kjøring med hevet aksel ikke overskrides.

Kapittel 11 – Kjøretøy i gruppe M1 og N1 som oppfyller tredjelands nasjonale krav

§ 11-1. Kjøretøy i gruppe i gruppe M1 og N1

- (1) Følgende tekniske krav gjelder:
 - a) bilen skal være merket med preget understellsnummer i bærende konstruksjonsdel,
 - b) godkjent bilbelte skal være montert på sitteplasser hvor dette kreves etter kjøretøyforskriften eller bilforskriften i forhold til dato for førstegangsregistrering,
 - c) sidevendt sitteinretning godkjennes ikke på biler registrert første gang 20. oktober 2007 eller senere.
- (2) For bil som skal godkjennes for trekking av tilhenger gjelder følgende:
 - d) største tilhengervekt med driftsbremse settes til det laveste av alternativene 1-3, men uansett slik at den ikke overstiger 3500 kg:
 1. fabrikantens garanti,
 2. bilens totalvekt (for terrengbil 1,5 ganger bilens totalvekt),

3. tilhengerfestets vektgaranti,
- e) største tilhengervekt uten driftsbremser settes til det laveste av alternativene 1 og 2, men uansett slik at den ikke overstiger 750 kg:
 1. fabrikantens garanti,
 2. halvparten av bilens egenvekt,
- f) dersom tilhengerfestets koblingsdel ikke er i henhold til europeisk standard, skal det gjøres følgende merknad i vognkortet:

«Bilen er ikke utstyrt med standard europeisk tilhengerkobling. Det er førerens ansvar å påse at tilhengerens koblingsanordning passer sammen med bilens koblingsdel.»

§ 11–2. Kjøretøy i gruppe M2 og M3, N2 og N3

(1) Følgende krav gjelder:

- a) bilen skal være merket med preget understellsnummer i bærende konstruksjonsdel,
- b) bilen skal ha brems på samtlige akslinger og tilfredsstillende krav til bremsevirkning for kjøretøy i bruk, jf. forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy, vedlegg 1 Kontrollveiledning, og forskrift om kontroll av kjøretøy langs veg § 3,
- c) godkjent bilbelte skal være montert på sitteplasser hvor dette kreves etter kjøretøyforskriften eller bilforskriften i forhold til dato for førstegangsregistrering,
- d) bilen skal tilfredsstillende krav til skjerming av hjul,
- e) bilen skal tilfredsstillende krav til underkjøringshinder,
- f) bilen skal tilfredsstillende krav til sidehinder,
- g) bilen skal tilfredsstillende krav til hastighetsbegrenser og fartsskriver,
- h) kravene som angitt i bokstavene d–g relaterer seg til kravene slik de var i Norge på det tidspunkt kjøretøyet var registrert første gang i annet land,
- i) for kjøretøy bygd opp i Norge skal påbygget tilfredsstillende de krav som var gjeldende i Norge på det tidspunkt kjøretøyet var førstegangsregistrert i annet land,
- j) for registrering på ordinære kjennemerker (hvite med sorte tall og bokstaver) må bilen tilfredsstillende bruksforskriftens krav til største dimensjoner og til sporingsegenskaper,
- k) sidevendt sitteinretning godkjennes ikke på biler registrert første gang 20. oktober 2007 eller senere.

(2) For bil som skal godkjennes for trekking av tilhenger gjelder følgende:

- a) største tilhengervekt settes til det laveste av alternativene 1 og 2:
 1. fabrikantens garanti,
 2. tilhengerfestets vektgaranti,
- b) for tilhengervekter over 3500 kg kreves gjennomgående driftsbremser,
- c) for bil gruppe M2 og M3 skal største tilhengervekt ikke overstige 3500 kg,
- d) dersom tilhengerfestets koblingsdel ikke er i henhold til europeisk standard, skal det gjøres merknad om dette i vognkortet,
- e) dersom bil med trykkluftbremser ikke har kobling for ABS/EBS i henhold til ISO 7638–1, skal det gjøres merknad om dette i vognkortet,
- f) følgende vognkortanmerkning(er) benyttes slik det passer:

«Bilen er ikke utstyrt med standard europeisk tilhengerkobling.»

«Bilen er ikke utstyrt med standard europeisk kontakt for ABS/EBS, og kan ikke trekke tilhenger som krever slik tilkobling.»

«Det er førerens ansvar å påse at tilhengeren passer sammen med bilen.»

§ 11-3. Kjøretøy i gruppe O

Følgende krav gjelder:

- a) tilhengeren skal være merket med preget understellsnummer i bærende konstruksjonsdel,
- b) tilhenger med tillatt totalvekt over 750 kg skal ha brems på samtlige akslinger,
- c) for registrering på ordinære kjennemerker må tilhengeren tilfredsstille bruksforskriftens krav til største dimensjoner og til sporingsegenskaper,
- d) tilhengeren skal tilfredsstille krav til skjerming av hjul,
- e) tilhengeren skal tilfredsstille krav til underkjøringshinder,
- f) tilhengeren skal tilfredsstille krav til sidehinder,
- g) kravene som angitt i bokstavene d-f relaterer seg til kravene slik de var i Norge på det tidspunkt kjøretøyet var registrert første gang i annet land,
- h) dersom tilhengerens koblingsanordning ikke er i henhold til europeisk standard, skal det gjøres merknad om dette i vognkortet,
- i) dersom tilhengerens bremsesystem har en type tilkobling til bilen som ikke er i henhold til europeisk standard, skal det gjøres merknad om dette i vognkortet,
- j) følgende vognkortanmerking(er) benyttes slik det passer:
 - «Tilhengeren er ikke utstyrt med standard europeisk tilhengerkobling.»
 - «Tilhengeren er ikke utstyrt med standard europeisk tilkobling av brems.»
 - «Det er førerens ansvar å påse at tilhengeren passer sammen med bilen.»

Kapittel 12 – Krav til spesielle kjøretøy

§ 12-1. Ambulanse

- (1) Alt utstyr i bårerom, herunder bære, skal kunne innfestes eller innplasseres i kjøretøyet på en forsvarlig måte. Bære skal være utstyrt slik at liggende pasient kan fastholdes til båret på en forsvarlig måte. Disse kravene anses oppfylt hvis kravene i europeisk ambulansstandard NS-EN-1789, pkt. 4.5.9 og 5.3, er oppfylt.
- (2) Det skal være montert beskyttelsesvegg mellom fører- og bårerom. Denne skal tilfredsstille kravene i tredje ledd eller følgende krav:
 - a) Vegg skal dekke hele rommets bredde og høyde,
 - b) Hvis vegg er utstyrt med dør som kan bli stående i åpen stilling, skal denne lukkes automatisk, uten å kunne gli opp, når kjøretøyet er i bevegelse,
 - c) Vegg skal være utstyrt med ett eller to vinduer, plassert minst 100 mm fra hverandre. Hvert vindu skal ha et areal på maksimalt 0,12 m². Vindu skal være utført i materiale som tilfredsstiller kravene i direktiv 92/22/EØF eller amerikansk standard AS4 eller AS5. Ett av vinduene skal kunne åpnes fra begge sider. Vindu skal være utstyrt med justerbar avskjerming, som hindrer at lys fra bårerom kan sjenere fører.
- (3) Beskyttelsesvegg som er i henhold til europeisk ambulansstandard NS-EN-1789 punkt 4.4.4 anses å oppfylle kravene i annet ledd bokstav a-c.
- (4) Beskyttelsesvegg, unntatt vindu, skal være forsvarlig polstret på flaten som vender mot bårerommet, i hele bredden og i høyden minimum fra bårens overside under bårerommet og opp til tak.
- (5) Beskyttelsesvegg, unntatt vindu, skal ha slik styrke at den gjennom et prøvelegeme kan påføres en kraft som tilsvarer 7,5 kN uten at det oppstår brudd, og uten at den varige deformasjonen overstiger 100 mm. Prøvelegemet skal være kvadratisk med sidekanter 50 mm,

og eventuell avrunding av kantene skal ha radius høyst 5 mm. Kraften skal virke fremover parallelt med bilens lengderetning.

- (6) Alt bygge- og isoleringsmateriale i bårerom skal ha en forbrenningshastighet som ikke overstiger 100 mm/min., testet etter ISO standard 3795 eller forbrenningsegenskaper som tilfredsstillende direktiv 95/28/EF. Materiale med forbrenningsegenskaper som tilfredsstillende NS-EN-1789 punkt 4.4.1 anses å oppfylle disse kravene.
- (7) Baklys og nødsignallys bak på kjøretøyet skal tilfredsstillende krav til synlighet i ECE 48 for minimum ett lyktepar for hver funksjon når bakluke/bakdører står i åpen stilling.

§ 12-2. Farge og profilering på utrykningskjøretøy og andre kjøretøy i etatenes tjeneste

- (1) Utrykningskjøretøy tillates å benytte merking med retroreflekterende egenskaper. Omfanget av merkingen skal holdes på et slikt nivå at det ikke medfører fare for blanding av andre trafikanter. Utrykningskjøretøy er fritatt fra kravet om konturmerking.
- (2) Utrykningskjøretøyenes grunnfarge, reflekterende merking samt merking som ikke er reflekterende skal være i henhold til krav fastsatt av nedenfor angitte myndigheter. Kjøretøy uten utrykningsstatus skal følge krav til grunnfarge og ikke-reflekterende merking der aktuell myndighet har satt slike.
 - a) Politidirektoratet for politiets kjøretøy,
 - b) Helsedirektoratet for ambulanser og andre helserelaterte kjøretøy,
 - c) Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap for brannvesenets kjøretøy,
 - d) Forsvaret for forsvarets kjøretøy.
- (3) For utrykningskjøretøy som ikke omfattes av annet ledd fastsettes utformingen av kjøretøyets eier eller den som disponerer dette.

§ 12-3. Lyd- og lysutstyr for utrykningskjøretøy

- (1) Motorvogn som nyttes som utrykningskjøretøy kan ha sirene (signalhorn med stor lydstyrke) i henhold til bestemmelsene i § 12-7. Tonehøyden skal ikke være jevn.
- (2) Blått varsellys: Motorvogn som nyttes som utrykningskjøretøy skal ha en eller flere varsellykter i henhold til kravene i § 12-4, som enkeltvis eller samlet gir blinkende, blått lys til alle sider. Lykten(e) skal være montert på eller i nærheten av taket.
- (3) I tillegg til dette kan det monteres varsellykter på bilens sideflater som for eksempel speil og skjermer.
- (4) For innvendig montert varsellykt som er montert bak frontvinduet skal monteringen være tett til vindusflaten slik at det ikke oppstår reflekterende lys i vindusflaten. Lyktens ytre begrensning skal ikke strekke seg mer enn 8 cm ovenfor vinduets nederste kant (avgrensning mot gummilist og lignende). Lykten skal kobles over egen bryter som gir strømtilførsel kun når de øvrige blålysene er tent
- (5) Utrykningskjøretøy kan i tillegg ha blått blinkende lys i henhold til § 12-5 og blinkende fjernlys i henhold til § 12-6.

§ 12-4. Blått varsellys til alle sider

- (1) Lyktene skal tilfredsstillende minst ett av følgende krav:
 - a) Blått varsellys skal være E-merket med symbolet B i henhold til ECE-reg.nr. 65.
 - b) Være godkjent og merket i henhold til SAE J 595, SAE J 845 eller SAE J 1318.
 - c) Være godkjent og merket i henhold til annen standard med tilsvarende krav som i a eller b.

- (2) Lyset skal være synlig til alle sider og innenfor en vertikalvinkel fra minst 5° over til minst 5° under horisontalplanet gjennom lyktens sentrum. De skal være montert slik at lyskjeglens senterlinje er horisontal.
- (3) Lykten(e) skal være plassert godt synlig og slik at lyset virker minst mulig sjenerende for føreren. De skal være montert slik at lyskjeglens senterlinje danner et horisontalt plan under dreiningen.
- (4) Varsellyset skal være sammenkoplet med kontrollampe som er godt synlig fra førerens plass og som viser når varsellyset er i funksjon. Dette gjelder ikke for blå varsellykter med magnetfeste hvor uttak for sigarettener brukes som strømkilde.

§ 12-5. Blått varsellys forover

- (1) Bil som nyttes som utrykningskjøretøy, kan i tillegg til påbudt varsellys (jf. § 12-4) ha to varsellykter som gir blinkende, blått lys forover. Lyktene skal tilfredsstillende kravene i § 12-4 første ledd og følgende krav:
- (2) Lyset fra lyktene skal være synlig forover og innenfor en vertikalvinkel fra minst 5° over til minst 5° under horisontalplanet gjennom lyktenes sentrum og innenfor en horisontalvinkel fra minst 45° innover til minst 45° utover. Horisontalvinkelen skal måles fra vertikalplanet gjennom lyktenes sentrum som er parallelt med bilens lengdeakse.
- (3) Lyktene skal være montert foran midten på bilen i like stor avstand fra vegbanen og i like stor avstand fra bilens ytterste kant. Lyktene skal være plassert slik at den minste avstanden mellom de lysende flatene i lyktene og de lysende flatene for nær-/fjernlyset er 10 cm eller mer.
- (4) Blinkfrekvensen skal være 100 blink pr. minutt eller mer, men mindre enn 200 blink pr. minutt.
- (5) Varsellyset skal være koplet slik at det ikke kan lyse uten at påbudt varsellys (jf. § 12-4) er tent.
- (6) På lykt for varsellys skal ved tydelig og varig merking, være angitt fabrikant, type og spenning.

§ 12-6. Blinkende fjernlys

- (1) Bil som nyttes som utrykningskjøretøy, kan kun i dagslys anvende fjernlys med blinkende funksjon i tillegg til påbudt varsellys (jf. § 12-4).
- (2) Fjernlysene skal blinke samtidig med en blinkfrekvens på 45-120 blink pr. minutt.
- (3) Anordningen skal være koplet slik at den ikke kan anvendes uten at påbudt varsellys er tent. Det blinkende fjernlyset skal ha en egen bryter samt være sammenkoplet med kontrollampe som er godt synlig fra førerens plass og som viser når det er i funksjon.
- (4) For øvrig gjelder kravene for ordinært fjernlys.

§ 12-7. Sirene og signalhorn

- (1) Definisjoner
 - a) Lydtryknivå: Logaritmisk forholdstall angitt i decibel (dB) mellom det aktuelle lydtrykk og et referansetrykk på 20 mikropascal (µPa).
For lydmåling i dette kapittel benyttes måleenheten dB (A), hvilket innebærer at måleresultatene også påvirkes av frekvensen.
 - b) Signalhorn med jevn tonehøyde: Signalhorn som ved aktivering avgir lydsignal med konstant tone, frekvens og lydtrykksnivå.
 - c) Signalhorn med vekslende tonehøyde: To eller flere signalhorn som ved aktivering avgir lydsignal som automatisk veksler mellom to adskilte, jevne tonehøyder (grunntoner).

- d) Sirene: Signalhorn som ved aktivering avgir lydsignal som varierer kontinuerlig mellom to frekvenser (ytterfrekvenser) og innenfor et periodeområde målt pr. minutt
- (2) Lydtrykket for hver av grunntonene være 113–121 dB (A) for separat signalhorn (atskilt fra motorvognen), jf. fjerde ledd og 101–109 dB (A), for signalhorn montert på motorvognen, jf. femte ledd. Ytterfrekvensene skal være minst 400 Hz og høyst 1.200 Hz. Periodetallet målt pr. minutt skal være minst 10 og høyst 25.
- (3) I tillegg til sirene som beskrevet i første ledd («wail»), kan motorvogn være utstyrt med sirene etter følgende spesifikasjon («yelp»):
- Det samlede lydtrykk, målt etter målemetoden i fjerde eller femte ledd, må være lavere enn 121 dB (A), respektive 109 dB (A).
 - Ytterfrekvensen skal være minst 500 Hz og høyst 1.600 Hz.
 - Periodetallet målt pr. minutt skal være minst 150 og høyst 250.
 - Aktivisering av sirenen skal skje ved en manuelt operert tidsbryter som gir en aktiviseringstid på høyst 10 sekunder. Sirenen («yelp») skal være koblet slik at sirenen («wail») automatisk utkoples i den tid sirenen («yelp») er aktivert.
 - Sirene skal være slik koblet at den bare kan virke sammen med varsellykt som gir blinkende blått lys til alle sider.
- (4) Lydsignalet fra separat signalhorn (atskilt fra motorvognen) skal måles slik som angitt i punktene 6.2.1–6.2.6 i ECE-reg.nr. 28.
- (5) Lydsignal fra signalhorn montert på motorvognen skal måles på en avstand av 7 m. Høyeste lydtrykk skal måles mellom 0,5 og 1,5 m over bakken. Mikrofonen skal være plassert i forlengelsen av motorvognens langsgående midtlinje. Motorvognens motor skal være stoppet under prøven

Kapittel 13 – Krav til dekk og felg

§ 13–1. Piggdekk til bil

- (1) For pigging av dekk til bil med tillatt totalvekt ikke over 3.500 kg gjelder følgende:
- Det gjennomsnittlige overheng på nypigget dekk – før det tas i bruk – må ikke overstige 1,2 mm.
 - Største antall pigger er 50 stk. per meter rulleomkrets.
 - Største tillatte vekt pr. pigg er 1,1 g.
 - Største tillatte statiske piggkraft for slike pigger er 120 N eller lavere.
 - Annen type pigg kan godkjennes dersom det fra et uavhengig kompetent laboratorium kan dokumenteres at piggene vegslitasje- og veggrepssmessig, har minst like gode egenskaper som en piggtypen tilsvarende ovennevnte krav.
 - Største tillatte vekt pr. pigg for lette lastebildekk (C-dekk eller Reinforced dekk) som brukes på bil der slike dekk er foreskrevet av bilfabrikant, er 2,3 g. Største tillatte statiske piggkraft ved $20\text{ °C} \pm 4\text{ °C}$ er 180 N.
 - Statisk piggkraft skal måles ved $20\text{ °C} \pm 4\text{ °C}$. (Den kraft som skal til for å trykke en korrekt montert pigg, med 1,2 mm overheng, ved korrekt lufttrykk, inn i dekket til piggene flukter med dekkets anleggsflate mot vegbanen).
- (2) For pigging av dekk til bil med totalvekt over 3.500 kg gjelder følgende:
- Det gjennomsnittlige overheng på nypigget dekk – før det tas i bruk – må ikke overstige 1,7 mm.
 - Største tillatte overheng på en enkelt pigg er 2,0 mm.

- c) Største antall pigger er 50 stk. per meter rulleomkrets. Dersom piggene med hensyn til utførelse og montering tilfredsstillter kravene for bil med tillatt totalvekt mindre enn 3 500 kg, jf. nr. 3, er største tillatte antall pigger 250 stk.
 - d) Største tillatte vekt pr. pigg er 3 g.
 - e) Største tillatte statiske kraft ved $20\text{ °C} \pm 4\text{ °C}$ er 340 N.
- (3) Rørpigger, rallypigger eller tilsvarende konstruksjoner er ikke tillatt.
- (4) Kravene i nr. 1 og 2 er ikke til hinder for at annet piggdekk kan benyttes dersom det kan dokumenteres, for eksempel gjennom finsk typegodkjenning, at dekket ikke forårsaker større slitasje på vegbanen sammenlignet med et piggdekk som oppfyller kravene ovenfor.
- (5) Kjøretøy som angitt nedenfor kan i tillegg til det antall pigger som dekket er godkjent med etter nr. 1, 2 eller 4, benytte følgende:
- a) utrykningskjøretøy: Inntil 100 stk. flere pigger per dekk, alternativt inntil 230 stk. pigger totalt i dekket,
 - b) busser: Inntil 50 stk. flere pigger per dekk,
 - c) ADR-kjøretøy i gruppe N3 og O4 med gyldig godkjenningssattest for transport av farlig gods: Inntil 100 stk. flere pigger per dekk,
 - d) melkebil og -tilhenger for transport av melk på tank: Inntil 100 stk. flere pigger per dekk,
 - e) brøytebil i gruppe N3 med anmerkning i vognkortet om godkjent brøytefeste: Inntil 100 stk. flere pigger per dekk,
 - f) bergingsbil i gruppe N2 og N3: Inntil 100 stk. flere pigger per dekk, og
 - g) biler for bevegelsehemmede som har parkeringstillatelse i henhold til Samferdselsdepartementets forskrift 18. mars 2016 nr. 264 om parkeringstillatelse for forflytningshemmede: Inntil 50 stk. flere pigger per dekk.

§ 13-2. Piggdekk til tilhenger

- (1) For pigging av dekk til tilhenger som trekkes av bil med tillatt totalvekt ikke over 3.500 kg gjelder følgende:
- a) Det gjennomsnittlige overheng på nypigget dekk – før det tas i bruk – må ikke overstige 1,2 mm.
 - b) Største antall pigger er 50 stk. per meter rulleomkrets.
 - c) Største tillatte vekt pr. pigg er 1,8 g.
 - d) Største tillatte statiske piggkraft ved $20\text{ °C} \pm 4\text{ °C}$ er 200 N (Den kraft som skal til for å trykke en korrekt montert pigg, med 1,2 mm overheng, og ved korrekt lufttrykk, inn i dekket til piggene flukter med dekkets anleggsflate mot vegbanen).
- (2) For pigging av dekk til tilhenger som trekkes av bil med tillatt totalvekt over 3.500 kg gjelder følgende:
- a) Det gjennomsnittlige overheng på nypigget dekk – før det tas i bruk – må ikke overstige 1,7 mm.
 - b) Største tillatte overheng for en enkelt pigg er 2,0 mm.
 - c) Største antall pigger er 50 stk. per meter rulleomkrets.
 - d) Dersom piggene med hensyn til utførelse og montering tilfredsstillter kravene for bil med tillatt totalvekt ikke over 3.500 kg, jf. § 13-1 første ledd, er største tillatte antall pigger 250 stk.
 - e) Største tillatte vekt pr. pigg er 3 g.

- f) Største tillatte statiske piggkraft ved $20\text{ °C} \pm 4\text{ °C}$ er 400 N (Den kraft som skal til for å trykke en korrekt montert pigg, med 1,2 mm overheng, og ved korrekt lufttrykk, inn i dekket til piggen flukter med dekkets anleggsflate mot vegbanen).
- (3) Rørpigger, rallypigger, skråslipte eller spisse pigger eller tilsvarende er ikke tillatt.
- (4) Kravene i nr. 1 og 2 er ikke til hinder for at annet piggdekk kan benyttes dersom det kan dokumenteres, for eksempel gjennom finsk typegodkjenning, at dekket ikke forårsaker større slitasje på vegbanen sammenlignet med et piggdekk som oppfyller kravene ovenfor.

§ 13–3. Bytte av dekk/felg

- (1) Ved bytte av felg eller dekk kan dimensjon og/eller sporvidde tillates endret under følgende forutsetninger:
 - a) Sporviddeendringen må ikke overskride det som er tillatt av kjøretøyfabrikanten eller godtatt av teknisk prøveinstans for vedkommende motorvogn. Det kan kreves dokumentert at sporvidde eller innpresning er tillatt.
 - b) Plassforholdene i hjulhuset må være tilstrekkelige slik at dekk og/eller felg ikke kommer i kontakt med kjøretøydetaljer ved fullt styreutslag og/eller maksimale fjæringsbevegelser.
 - c) Rulleomkretsen på hjulene må holdes innenfor $\pm 5\%$ av rulleomkretsen på de hjul som kjøretøyet normalt er utstyrt med fra kjøretøyfabrikanten.
 - d) Dekkene må være godkjent for en belastning som minst tilsvarer kjøretøyets tillatte aksellast.
 - e) Dekkene må være beregnet for minst den maksimale hastighet kjøretøyet er konstruert for. For vinterdekk er det tilstrekkelig at dekkene er beregnet for 160 km/t. For kjøretøy som lovlig kan benytte C- eller LT-dekk, er det tilstrekkelig at vinterdekkene er beregnet for 130 km/t.
 - f) Felg og dekk må passe sammen i henhold til STRO-normen.
 - g) Det må ikke brukes mellomlegg/plate/«spacer» som øker sporvidden med mindre det foreligger dokumentasjon fra kjøretøyfabrikanten eller teknisk prøveinstans.
 - h) Dekkene må ha samme dimensjon. På kjøretøyer som originalt er utstyrt med dekk av ulike dimensjoner foran og bak skal størrelsesendringen være lik. Ved endringer utover dette må det foreligger dokumentasjon fra kjøretøyfabrikanten eller teknisk prøveinstans.
 - i) Dersom kjøretøyets originale felger er skiftet ut med andre stål- eller lettmetallsfelger, skal disse enten være merket med innpresning eller det skal medfølge dokumentasjon for innpresning i kjøretøyet. Med innpresning forstås avstanden mellom felgplaten anleggsflate mot navet og felgens senterlinje.
- (2) Dersom sporvidden endres mer enn 15 mm – dvs. at felgenes innpresning endres mer enn 7,5 mm – skal kjøretøyet fremstilles for Statens vegvesen for ny godkjenning. Det må fremlegges dokumentasjon i henhold til § 7–2 for at sporviddeendringen er tillatt. Statens vegvesen gjør anmerkning om endringen i motorvognregisteret.

Kapittel 14 – Krav ved montering av ekstra lys- og refleksutstyr

§ 14–1. Fjernlys

- (1) Antall: Fritt antall typegodkjente lykter for ekstra fjernlys.
- (2) Lysstyrke: Det er ingen begrensning til maksimal tillatt lysstyrke.
- (3) Plassering: Lykter for ekstra fjernlys må plasseres symmetrisk i forhold til bilens langsgående senterlinje. Det er ikke krav om parvis montering. Øvrige krav til plassering i ECE 48 gjelder.

§ 14-2. Kjørelys

- (1) Lykt for kjørelys skal gi hvitt eller gult lys.
- (2) Som kjørelys kan benyttes: Nærlys, nærlys med redusert spenning, særskilt godkjente lykter eller lykter for kurve-/tåkelys.

§ 14-3. Arbeidslys

- (1) Bil kan ha en eller flere lykter som gir hvitt eller gult arbeidslys.)
- (2) Lyktene skal gi stor spredning og må kunne reguleres i forskjellige stillinger.
- (3) Lykten(e) skal være koplet slik at de ikke kan lyse uten at markeringslys foran og bak samtidig er tent.
- (4) Arbeidslyset skal være koplet over egen bryter og være sammenkoplet med kontrollampe som er godt synlig fra førerens plass og som viser når arbeidslyset er tent.
- (5) Denne bestemmelsen omfatter ikke lys som er i henhold til bestemmelsene i ECE 48. For eksempel valgfrie ekstra ryggelys (nr. 6.4), utvendig hjelpelykt (nr. 6.24) og manøvreringslykter (nr. 6.26).

§ 14-4. Toppmarkeringslys

- (1) På bil med bredde på 1.80 m eller mer, tillates utover kravene i ECE 48 inntil 2 ekstra toppmarkeringslys foran (dvs. 4 totalt) fordelt med inntil to på førerhus og/eller to på påbygg. Lysene skal plasseres som angitt i ECE 48.
- (2) På bil og tilhenger til bil med bredde 2,10 m eller mer tillates 3 hvite identifikasjonslys foran og 3 røde identifikasjonslys bak.
- (3) For plassering av lyktene i annet ledd gjelder følgende:
 - a) I bredden: Symmetrisk om kjøretøyets midtplan i lengderetningen. Lyktene skal være plassert slik at avstanden mellom lyktenes vertikale senterlinje eller mellom de lysende flatene er minimum 150 mm og maksimum 300 mm.
 - b) I høyden: Som angitt i direktiv/standarder nevnt i ECE 48. For øvrig skal horisontalplanet som tangerer den øvre kanten på lyktens lysflate ikke være lavere enn horisontalplanet som tangerer den øvre kanten på frontrutens gjennomsiktige sone.
 - c) I lengden: De fremre lyktene skal plasseres enten på førerhus eller på påbygg og de bakre lyktene skal plasseres bak på kjøretøyet.

§ 14-5. Sidemarkeringslys

- (1) På bil med bredde på 1,80 m eller mer, tillates utover kravene i ECE 48 i tillegg på hver av bilens sider 2 stk. lykter av type kombinerte toppmarkeringslykter som lyser hvitt forover og rødt bakover.
- (2) På tilhenger kan det monteres lykter som nevnt i leddet ovenfor på begge sider foran og bak, med samme monteringskrav som for bil.
- (3) For plassering gjelder følgende:
 - a) Monteringskrav i høyden som for sidemarkeringslys.
 - b) I lengden ikke mer enn 1000 mm fra lastbærerens (eller gods-/passasjerrommets) respektive fremre og bakerste kant/begrensning. Avstanden for lyktene som er montert på fremre begrensning, kan eventuelt økes slik at lyktene kan sees fra førerplassen gjennom bilens utvendige speil.
 - c) Avstanden til andre lykter skal være minimum 200 mm. Videre kan avstanden fra bilens ytre sideplan og ut til lyktens lysende flate være maksimalt 50 mm dersom den er montert på en gummiarm eller lignende som gir etter for en kraft på 2 kp med

angrepspunkt i lyktens senter med kraftretning som følger horisontalplanet i bilens lengderetning.

§ 14-6. Markeringslys bak (baklys)

- (1) På bil og tilhenger tillates utover kravene i ECE 48 inntil 10 ekstra markeringslys bak, men ikke flere enn 12 totalt, fordelt med inntil 6 nede og 6 oppe.
- (2) For plassering gjelder følgende:
 - a) I bredden: Som bestemt i ECE 48.
 - b) For lykter som monteres nede skal høyden over bakken være: Ikke mindre enn 350 mm, ikke mer enn 1500 mm, eller ikke mer enn 2100 mm er dersom karosseriets form gjør det umulig å overholde grensen på 1500 mm. For lykter som monteres oppe, skal avstanden fra lyktens lysende flates øverste kant ikke være mer enn 400 mm fra horisontalplanet som tangerer bakpartens øverste kant.
 - c) I lengden: Som bestemt i ECE 48.
- (3) Alternative standarder: Lykter som er godkjent og merket etter SAE eller DOT standard godtas dersom fargen er tilnærmet i samsvar med angivelse i ECE 48.

§ 14-7. Retningslys bak

- (1) På bil og tilhenger tillates utover kravene i ECE 48 to ekstra retningslys bak plassert oppe.
- (2) For plassering gjelder følgende:
 - a) I bredden: Som angitt i ECE 48.
 - b) I høyden: Avstanden fra lyktens lysende flates øverste kant skal ikke være mer enn 40 cm fra horisontalplanet som tangerer bakpartens øverste kant.
- (3) Alternative standarder: Lykter som er godkjent og merket etter SAE eller DOT standarder godtas dersom fargen er tilnærmet i samsvar med angivelse i ECE 48.

§ 14-8. Stopplys

- (1) På bil og tilhenger tillates utover kravene i ECE 48 to ekstra lykter for stopplys plassert oppe.
- (2) For plassering gjelder følgende:
 - a) I bredden: Som angitt i ECE 48.
 - b) I høyden: Avstanden fra lyktens lysende flates øverste kant skal ikke være mer enn 40 cm fra horisontalplanet som tangerer bakpartens øverste kant.
- (3) Alternative standarder: Lykter som er godkjent og merket etter SAE eller DOT standard godtas dersom fargen er tilnærmet i samsvar med angivelse i ECE 48.

§ 14-9. Gult varsellys

- (1) Lyktene skal tilfredsstillende minst ett av følgende krav:
 - a) Gult varsellys skal være E-merket med symbolet A i henhold til ECE-reg.nr. 65.
 - b) Være godkjent og merket i henhold til SAE J 595, SAE J 845 eller SAE J 1318.
 - c) Være godkjent og merket i henhold til annen standard med tilsvarende krav som i a.
- (2) Lyset skal være synlig til alle sider og innenfor en vertikalvinkel fra minst 5° over til minst 5° under horisontalplanet gjennom lyktens sentrum. De skal være montert slik at lyskjeglens senterlinje er horisontal. Kravet om synlighet bakover er valgfritt for trekkbil for semitrailer.
- (3) Lykten(e) skal være plassert godt synlig og slik at lyset virker minst mulig sjenerende for føreren og slik at de ikke forstyrrer funksjonen til andre lys (f.eks. stopplys og blinklys). De skal være montert slik at lyskjeglens senterlinje danner et horisontalt plan under dreiningen.
- (4) Varsellyset skal være sammenkoplet med kontrollampe som er godt synlig fra førerens plass og som viser når varsellyset er i funksjon.

§ 14-10. Taklykt for drosje

- (1) Drosje skal ha svakt lysende taklykt som foran og bak har påskriften «TAXI» og et eventuelt bevillingsnummer.
- (2) Lyktens kuppel skal være av materiale som avgir hvitt lys og bevillingsnummeret skal være i sorte typer med høyde min. 40 mm. Påskriften «TAXI» kan integreres i selskapets logo og fargen samt geometrisk utforming for både «TAXI» og logo er valgfri, likeledes typenes størrelse. Logoen tillates å dekke inntil 40% av flateinnholdet av flaten den monteres på. Lykten skal ikke være større enn 400 mm lang, 200 mm høy og 150 mm bred.
- (3) Lykten skal være plassert utvendig på bilens tak, symmetrisk på bilens midtlinje i lengderetningen, slik at hele lykten er synlig forfra og bakfra fra 20 meters avstand fra bilen i en synshøyde på 150 cm over bakken. Ytterligere én lykt kan benyttes dersom dette er nødvendig for å oppfylle synlighetskravet. Lykten må være så godt festet til kjøretøyet at den ikke kan falle av, magnetisk festeanordning kan godtas.
- (4) Lykten skal være koplet slik at den kan tennes selv om bilens øvrige lys ikke er tent og slik at følgende er oppfylt:
 - a) På drosjer med taksameter skal lykten være sammenkoblet med taksameteret på en slik måte at den bare kan lyse når taksameteret er slått av.
 - b) På andre drosjer skal lykten være koplet over egen bryter og sammenkoplet med kontrollampe som er godt synlig fra førerens plass og som viser når lykten lyser

§ 14-11. Refleksutstyr ved arbeid på eller langs veg m.m.

- (1) Den reflekterende folien skal bestå av skrånne striper i rødt og gult.
- (2) Folien skal være festet til kjøretøyets karosseri bak eller på sidene. Det er ikke tillatt å feste folien foran på kjøretøyet eller på panseret.
- (3) Folien skal ha refleksjonsgrad D eller E som fastsatt i ECE-regulativ 104.
- (4) Dersom kjøretøyets hjørner skal merkes, skal slik merking være av klasse F i fargene rød og hvit med dimensjoner som fastsatt i ECE-regulativ 104.

Del 3 – Sluttbestemmelser

Kapittel 15 – Administrative bestemmelser, gebyr m.m.

§ 15-1. Gebyr

- (1) For følgende godkjenninger skal det betales gebyr etter reglene i denne paragraf:
 - a) enkeltgodkjenning av bil og tilhenger til bil (ny eller bruktimportert),
 - b) godkjenning av endret eller reparert/ombygd/oppbygd kjøretøy når dette kreves etter § 17,
 - c) nasjonal typegodkjenning og
 - d) EF-typegodkjenning.
- (2) Det skal ikke betales gebyr for klagebehandling. Det betales heller ikke gebyr for identitetssjekk eller stikkprøvekontroll av bruktimportert EF-typegodkjent bil og tilhenger til bil (jf. § 10).
- (3) Gebyr skal være betalt før søknad om godkjenning som angitt i første ledd bokstav a og b behandles. Ved omgjøring av vedtak skal gebyr tilbakebetales, i den grad det omgjorte vedtak har hatt betydning for gebyrplikten.
- (4) Innbetalt gebyr for godkjenninger som angitt i første ledd bokstav a og b vil ikke refunderes dersom kunden unnlater å fremstille kjøretøyet til kontroll. Dette gjelder likevel ikke dersom

timen er avbestilt senest nest siste virkedag før dato for bestilt time. Selv om fristen for avbestilling er utløpt, kan gebyret for manglende fremstilling frafalles av godkjenningsmyndigheten dersom det fremlegges helseattest eller dokumentasjon for andre forhold som gjør det rimelig å frafalle gebyret.

- (5) Gebyrsatsene for enkeltgodkjenning og godkjenning etter ombygging er:
- | | |
|--|-----------|
| a) Bil og tilhenger til bil med tillatt totalvekt til og med 3 500 kg | Kr 630,- |
| b) Bil og tilhenger til bil med tillatt totalvekt fra 3 501 kg til og med 7 500 kg | Kr 1100,- |
| c) Bil og tilhenger til bil med tillatt totalvekt over 7 500 kg | Kr 1570,- |
| d) Bil og tilhenger til bil under a), fornyet søknad med begrenset kontroll | Kr 390,- |
| e) Bil og tilhenger til bil under b), fornyet søknad med begrenset kontroll | Kr 740,- |
| f) Bil og tilhenger til bil under c), fornyet søknad med begrenset kontroll | Kr 1180,- |
- (6) Gebyrsatsene for typegodkjenninger er:
- | | |
|---|-----------|
| a) Bil og tilhenger til bil med tillatt totalvekt til og med 3 500 kg | Kr 1830,- |
| b) Bil og tilhenger til bil med tillatt totalvekt over 3 500 kg | Kr 2720,- |
| c) Bil og tilhenger til bil under a), fornyet søknad med begrenset kontroll | Kr 910,- |
| d) Bil og tilhenger til bil under b), fornyet søknad med begrenset kontroll | Kr 1370,- |
- (7) For EF-typegodkjenning betales dobbelt gebyr. Satsen under a) gjelder også EF-typegodkjenning av komponenter og deler til bil og tilhenger til bil.
- (8) Gebyr for prototyper:
- Gebyr for prototyper av bil og tilhenger til bil er: Kr 4570,-
- (9) Statens vegvesen kan likevel kreve gebyr for dokumentkontroll i forbindelse enkeltgodkjenning etter faktisk medgått tid i tilfeller der fabrikanten selv dokumenterer ett eller flere kravområder etter § 4-2, og kontrollen av dokumentene tar mer enn 3 timer. Faktisk medgått tid skal da faktureres med timesats på kr 1570,-.

Kapittel 16 – Markedstilsyn

§ 16-1. Tilsynsmyndighet

- (1) Statens vegvesen Tilsyn er tilsynsmyndighet for bil, tilhenger til bil, samt systemer, komponenter, separate tekniske enheter, deler og utstyr til slike kjøretøy.
- (2) Statens vegvesen Vegdirektoratet er klageinstans for vedtak som fattes av tilsynsmyndigheten.

§ 16-2. Tilsyn med bil m.m.

Tilsynsmyndigheten utfører tilsynet og kan iverksette tiltak og sanksjoner i henhold til forordning (EU) 2018/858, forordning (EF) nr. 765/2008 kapittel 3 og produktkontrollloven § 4, § 4a, § 5, § 6, § 6a, § 6b, § 8, § 8a og § 13.

Kapittel 17 – Ikrafttredelse, unntak og overgangsbestemmelser

§ 17-1. Forholdet til gamle og nye bestemmelser

- (1) Når det ved endring i denne forskrift iverksettes nye og strengere bestemmelser, skal tidligere bestemmelser på området fortsette å gjelde for bil og tilhenger til bil som allerede er godkjent og registrert samt for deler/utstyr som er tatt i bruk eller omsatt, med mindre noe annet er spesielt fastsatt.
- (2) Når det i denne forskrift er fastsatt at en bestemmelse trer i kraft en viss dato, skal dette ikke være til hinder for at bestemmelsen følges straks, med mindre noe annet fremgår av sammenhengen.

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

§ 17-2. Unntak

Statens vegvesen kan gjøre generelle unntak eller unntak i enkelttilfelle fra denne forskrift. Dette gjelder bare i den utstrekning EØS-avtalen tillater unntak.

§ 17-3. Overgangsbestemmelser

- (1) Bil og tilhenger til bil som er dokumentert importert for enkeltgodkjenning og som det er søkt om godkjenning for før forskriftens ikrafttredelse, kan framstilles for godkjenning etter de tekniske og administrative krav som gjaldt på søknadstidspunktet. Framstilling for godkjenning må skje innen ett år fra forskriftens ikrafttredelse. Bil og tilhenger til bil som er produsert i Norge og ferdigstilt og som det er søkt om enkeltgodkjenning for før ikrafttredelsen kan også godkjennes etter de krav som gjaldt på søknadstidspunktet.
- (2) Bil og tilhenger til bil som er enkeltgodkjent etter de kravene som gjaldt før denne forskriftens ikrafttredelse, men som ikke er registrert, må imidlertid godkjennes etter denne forskrift dersom den ikke førstegangsregistreres innen ett år etter forskriftens ikrafttredelse.

§ 17-4. Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft **1. juli 2020**. Fra samme tid oppheves bilforskriften 5. juli 2012 nr. 817.

Vedlegg A – Tekniske krav og administrative bestemmelser for nasjonal småserietypegodkjenning for tilhenger i gruppe O1 og O2

<i>Kravområde</i>	<i>Basisrettsakt</i>	<i>Seneste endringsrettsakt eller gjennomføringsrettsakt (direktiv, forordning, regulativ)</i>	<i>Ikrafttredelse i Norge</i>	<i>Administrative bestemmelser</i>
3: Drivstofftanker/bakre verneinnretninger	Direktiv 70/221/EØF	Direktiv 2006/20/EF	20.04.2007	– Krav til drivstofftank, kun hvis drivstofftanken benyttes til fremdrift av det trekkende kjøretøy. <i>Bakre verneinnretninger</i>

<i>Kravområde</i>	<i>Basisrettsakt</i>	<i>Seneste endringsrettsakt eller gjennomføringsrettsakt (direktiv, forordning, regulativ)</i>	<i>Ikrafttredelse i Norge</i>	<i>Administrative bestemmelser</i>
				<i>dokumenteres ved</i> Enten: – Dokumentasjon for typegodkjent innretning, Eller: – Erklæring om at egenprodusert komponent og/eller montering er i samsvar med krav, supplert med målsatt skisse eller målsatt fotografi som viser kravene. – Husk blant annet kravet til bakkeklaring for når dette kravområdet er gjeldende for O1 og O2, (ikke under 55 cm).
3A: Forebygging av brannrisiko (drivstofftanker)	Forordning (EF) nr. 661/2009	Forordning (EU) nr. 407/2011	15.09.2012	
	Regulativ	ECE 34.02	16.07.2003	– Krav til drivstofftank kun hvis drivstofftank benyttes til fremdrift av det trekkende kjøretøy.
3B: Bakre verneinnretninger	Forordning (EF) nr. 661/2009	Forordning (EU) nr. 407/2011	15.09.2012	
	Regulativ	ECE 58.02	11.07.2008	<i>Dokumenteres ved</i> Enten: – Dokumentasjon for typegodkjent innretning, Eller: – Erklæring om at egenprodusert komponent og/eller montering er i samsvar med krav, supplert med målsatt skisse eller målsatt fotografi som viser

<i>Kravområde</i>	<i>Basisrettsakt</i>	<i>Seneste endringsrettsakt eller gjennomføringsrettsakt (direktiv, forordning, regulativ)</i>	<i>Ikrafttredelse i Norge</i>	<i>Administrative bestemmelser</i>
				<p>kravene.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Husk blant annet kravet til bakkeklaring for når dette kravområdet er gjeldende for O1 og O2, (ikke under 55 cm). <p>Eller:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ekstra bakre verneinnretning kreves ikke for O1 og O2 der mer enn halvparten av dekkenes bredde stikker utenfor karosseriet (ikke medregnet skjermer) eller rammen, og karosseriet ikke er smalere enn bredden mellom innsiden av hjulene minus 100 mm. (Originalt karosseri/bakre støtfanger tilfredsstillende kravene). <p>Endring til ECE 58 i kraft 26. juli 2012 som endrer kravet til bredde på karosseri som godtas som verneinnretning. Direktivet skal fases ut, og blir dermed ikke oppdatert slik at kravene i ECE 58 er mest riktige å følge.</p>
4: Bakre kjennemerke	Direktiv 70/222/EØF		12.08.1993	<ul style="list-style-type: none"> - Direktivets krav sier at monteringsflaten skal være 520 mm X 120 mm eller 340 mm X 240 mm. Midtmontert eller mot venstre. Min. 30 cm fra veibanen og max 200 cm over. - Målkravene er så å si identiske med KF.

<i>Kravområde</i>	<i>Basisrettsakt</i>	<i>Seneste endringsrettsakt eller gjennomføringsrettsakt (direktiv, forordning, regulativ)</i>	<i>Ikraftttredelse i Norge</i>	<i>Administrative bestemmelser</i>
4A: Monteringssted for bakre kjennemerke	Forordning (EF) nr. 661/2009	Forordning (EU) nr. 1003/2010	15.09.2012	Se ovenfor.
5: Styring	Direktiv 70/311/EØF	Direktiv 1999/7/EF	27.11.1999	- Kun krav hvis det er styrbare aksler.
5A: Styreinnetninger	Forordning (EF) nr. 661/2009	Forordning (EU) nr. 407/2011	15.09.2012	
	Regulativ	ECE 79.01	14.08.1995	Se punkt 5 .
9: Bremsler	Direktiv 71/320/EØF	Direktiv 2002/78/EF	17.05.2003	- Valgfritt på O1. - Obligatorisk på O2. - Krav hvis det er bremseanlegg (også på O1). - Attest eller merking på komponenter.
9A: Bremsler	Forordning (EF) nr. 661/2009	Forordning (EU) nr. 407/2011	15.09.2012	
	Regulativ	ECE 13.11	11.07.2008	Se punkt 9 .
10: Radiostøy	Direktiv 72/245/EØF	Direktiv 2009/19/EF	07.02.2013	
10A: Elektromagnetisk kompatibilitet	Forordning (EF) nr. 661/2009	Forordning (EU) nr. 407/2011	15.09.2012	
	Regulativ	ECE 10.04	11.07.2008	
18: Fabrikasjonsplate	Direktiv 76/114/EØF	Direktiv 78/507/EØF	04.10.1994	
18A: Understallsnummer (VIN) og fabrikasjonsplate	Forordning (EF) nr. 661/2009	Forordning (EU) nr. 407/2011	15.09.2012	

<i>Kravområde</i>	<i>Basisrettsakt</i>	<i>Seneste endringsrettsakt eller gjennomføringsrettsakt (direktiv, forordning, regulativ)</i>	<i>Ikraftttredelse i Norge</i>	<i>Administrative bestemmelser</i>
	Forordning (EU) nr. 19/2011	Forordning (EU) nr. 249/2012	15.09.2012	
20: Lysmontering	Direktiv 76/756/EØF	Direktiv 2008/89/EF	25.04.2009	- Målsatt skisse eller målsatt fotografi over lysplassering.
20A: Lysmontering	Forordning (EF) nr. 661/2009	Forordning (EU) nr. 407/2011	15.09.2012	
	Regulativ	ECE 48.05	30.01.2011	Se punkt 20.
21: Refleks	Direktiv 76/757/EØF	Direktiv 97/29/EF	28.08.1998	
21A: Refleks for bil og tilhengere	Forordning (EF) nr. 661/2009	Forordning (EU) nr. 407/2011	15.09.2012	
	Regulativ	ECE 03.02	18.01.1998	
22: Markerings-, stopp-, bak- og kjørelys	Direktiv 76/758/EØF	Direktiv 97/30/EF	26.06.1998	
22A: Markeringslys foran og bak, stopplys og toppmarkeringslys	Forordning (EF) nr. 661/2009	Forordning (EU) nr. 407/2011	15.09.2012	
	Regulativ	ECE 07.02	02.02.2007	
22C: Sidemarkeringslys for bil og tilhengere	Forordning (EF) nr. 661/2009	Forordning (EU) nr. 407/2011	15.09.2012	
	Regulativ	ECE 91.00	15.10.1993	
23: Retningslys	Direktiv 76/759/EØF	Direktiv 1999/15/EF	27.11.1999	

<i>Kravområde</i>	<i>Basisrettsakt</i>	<i>Seneste endringsrettsakt eller gjennomføringsrettsakt (direktiv, forordning, regulativ)</i>	<i>Ikrafttredelse i Norge</i>	<i>Administrative bestemmelser</i>
23A: Retningslys for bil og tilhenger	Forordning (EF) nr. 661/2009	Forordning (EU) nr. 407/2011	15.09.2012	
	Regulativ	ECE 06.01	11.07.2008	
24: Kjennemerkelys	Direktiv 76/760/EØF	Direktiv 97/31/EF	26.06.1998	
24A: Kjennemerkelys	Forordning (EF) nr. 661/2009	Forordning (EU) nr. 407/2011	15.09.2012	
	Regulativ	ECE 04.00	18.01.1998	
25B: Glødepære i godkjent lykt	Forordning (EF) nr. 661/2009	Forordning (EU) nr. 407/2011	15.09.2012	
	Regulativ	ECE 37.03	01.06.1984	
28: Lykter for tåkelys bak	Direktiv 77/538/EØF	Direktiv 1999/14/EF	27.11.1999	
28A: Tåkelys bak	Forordning (EF) nr. 661/2009	Forordning (EU) nr. 407/2011	15.09.2012	
	Regulativ	ECE 38.00	05.05.1991	
29: Lykter for ryggelys	Direktiv 77/539/EØF	Direktiv 97/32/EF	26.06.1998	
29A: Ryggelys	Forordning (EF) nr. 661/2009	Forordning (EU) nr. 407/2011	15.09.2012	
	Regulativ	ECE 23.00	22.03.1977	
36: Varmeanlegg	Direktiv 2001/56/EF	Direktiv 2006/119/EF	30.09.2007	
36A: Varmeanlegg	Forordning (EF) nr. 661/2009	Forordning (EU) nr. 407/2011	15.09.2012	

<i>Kravområde</i>	<i>Basisrettsakt</i>	<i>Seneste endringsrettsakt eller gjennomføringsrettsakt (direktiv, forordning, regulativ)</i>	<i>Ikraftttredelse i Norge</i>	<i>Administrative bestemmelser</i>
	Regulativ	ECE 122.00	18.01.2006	
43: Innretninger mot vannsprut	Direktiv 91/226/EØF	Direktiv 2011/415/EF	15.09.2012	Enten: – Dokumentasjon for typegodkjent innretning. Eller: – Erklæring om at egen løsning er i samsvar med krav, supplert med målsatt skisse eller målsatt fotografi som viser dette.
43A: Innretninger mot vannsprut	Forordning (EF) nr. 661/2009	Forordning (EU) nr. 678/2011	15.09.2012	Se punkt 43
45: Sikkerhetsglass	Direktiv 92/22/EØF	Direktiv 2001/92/EF	01.06.2002	
45A: Sikkerhetsglass	Forordning (EF) nr. 661/2009	Forordning (EU) nr. 407/2011	15.09.2012	
	Regulativ	ECE 43.01	28.10.2011	
46: Dekk	Direktiv 92/23/EØF	Direktiv 2005/11/EF	31.12.2005	
46A: Montering av dekk	Forordning (EF) nr. 661/2009	Forordning (EU) nr. 458/2011	15.09.2012	
46B: Luftfylte dekk (klasse C1)	Forordning (EF) nr. 661/2009	Forordning (EU) nr. 407/2011	15.09.2012	
	Regulativ	ECE 30.02	15.03.1981	
48: Masser og dimensjoner (utenom M ₁)	Direktiv 97/27/EF		01.08.1998	

<i>Kravområde</i>	<i>Basisrettsakt</i>	<i>Seneste endringsrettsakt eller gjennomføringsrettsakt (direktiv, forordning, regulativ)</i>	<i>Ikrafttredelse i Norge</i>	<i>Administrative bestemmelser</i>
48A: Masser og dimensjoner	Forordning (EU) nr. 1230/2012		23.09.2014	Alternativ til krav 48 Ved nasjonal småserietypegodkjenning er det ingen høydebegrensning.
50: Koblinger	Direktiv 94/20/EF		01.06.1995	
50A: Mekaniske koblingsdeler	Forordning (EF) nr. 661/2009	Forordning (EU) nr. 407/2011	15.09.2012	
	Regulativ	ECE 55.01	16.09.2001	