

## **Høringsoppsummering**

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

Høring om forslag til ny bilforskrift

Statens vegvesen sendte forslag om ny bilforskrift på høring 18. februar 2020.  
Høringsfristen var 18. mai 2020.

Høringsoppsummeringen har dessverre ikke blitt ferdigstilt før nå, i oktober 2021. Dette skyldes dels at det stykkevis har blitt jobbet med justering av den nye bilforskriften og dels at det ennå ikke har vært aktuelt å vedta den nye bilforskriften pga. forsinkelse med innlemmelse av den nye rammeforordningen i EØS-avtalen. Nå er det skissert en mulighet for at forordningen kan bli innlemmet i EØS-avtalen i desember 2021, og det er derfor på tide å fullføre høringsoppsummeringen. Det vil også i disse dager bli sendt ut en ny høring på den nye bilforskriften der vi foreslår noen endringer i forhold til høringsforslaget i 2020.

## **1. Om høringsforslaget**

EU vedtok 30. mai 2018 en ny forordning – forordning (EU) 2018/858 – for godkjenning og markedsovervåking av biler og tilhengere til disse, samt av systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøy. Forordningen trådte i kraft 1. september 2020, men en produsent hadde anledning til å søke om typegodkjenning etter forordningen fra og med den 5. juli 2020.

Nytt ved denne forordningen i forhold til det direktivet den har erstattet – direktiv 2007/46/EF – er særlig at den har innført mer omfattende krav til markedstilsyn.

Forordningen må tas inn i bilforskriften slik at den er rettslig bindende i Norge. Isolert sett utløser ikke implementeringen av forordningen et behov for de store endringene av bilforskriften, men Statens vegvesen ønsker å benytte anledningen til å utarbeide en helt ny bilforskrift. Formålet med dette er å få en forskrift som blir mer oversiktlig og enklere i bruk.

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

Det er ønskelig å ta inn bestemmelser som i dag ligger i kjøretøyforskriften, men som er gjort gjeldende gjennom henvisning fra bilforskriften. Det samme gjelder generelle unntak vedtatt av Statens vegvesen, men som pr. nå ikke er forskriftsfestet. I tillegg vil det være fornuftig å omstrukturere forskriften, herunder rydde opp i en del bestemmelser.

## **2. Høringsinnspillene**

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

### **Maskinentreprenørens Forbund**

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

### **Simarud Electronics AS**

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

1. Endring i § 14-3 *Arbeidslys* slik at det tillates at lysene er innfelt i karosseri. De foreslår samtidig at kravet om at lysene må kunne reguleres tas bort. De stiller også spørsmål om det er korrekt at bestemmelsen stiller krav om at lyktene ikke skal lyse uten at *markeringslys* er tent, eller om det egentlig skulle stått *parkeringslys* her.
2. Endring i § 14-1 *Fjernlys* slik at det tillates at fjernlys har et såkalt markeringslys/lysende ring i lykten. Foreslår at disse må monteres via bilens kjørellys eller bilens parkeringslys.
3. At det i § 12-4 tillates at utrykningskjøretøyene kan ha svakt blått lys («cruiselight») i lysbøylen.
4. At det inntas en bestemmelse i kapittel 14 som tillater montering av søkelys på utrykningskjøretøy og spesialbiler til bruk i anleggstrafikk. Lysene skal kun brukes ved søk, f.eks. på husnummerskilt, punktbelysning på et ulykkessted etc. Lysene skal være koblet via bilens parklys og kunne fjernstyres i forskjellige retninger.

#### Statens vegvesens vurdering:

Vi kommenterer innspillene i den rekkefølgen de er gitt.

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

#### **Busbygg**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Statens vegvesens vurdering:

Vi kommenterer innspillene i den rekkefølgen de er gitt.

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

Ved utformingen av § 14–4 var intensjonen å gi like bestemmelser for bil og tilhenger. Første ledd ble ved en feiltagelse ikke endret på samme måte som annet ledd, dette rettes opp nå. Samtidig ser vi at tredje ledd bokstav b inneholder en

gjentakelse av kravet til plassering av toppmarkeringslys foran fra FN-regulativ nr. 48. Dette fjernes da det er unødvendig og kan oppfattes til også å gjelde toppmarkeringslys bak på kjøretøy.

Endring av farge på lys anses ikke som aktuelt.

2. Notatet fra 2013 er en presisering overfor utekontrollen, og gir ingen endring i forskriften.

For øvrig oppnås den ønskede plasseringen av rød/hvite kombinasjonslykter ved å bruke bestemmelsene i FN-regulativ nr. 48. se bestemmelsene i nr. 6.13 om toppmarkering (end outline marker lamp); de obligatoriske lyktene plasseres oppe på hver side av skapet bak i form av rød/hvit kombinasjonslykt og de valgfrie plasseres nede på hver side av skapet bak i form av rød/hvit kombinasjonslykt. Vi minner om at det er krav til markeringslys/posisjonslys foran i henhold til FN-regulativ nr. 48 nr. 6.9, når denne funksjonen ikke ivaretas av det hvite lyset i den fremre kombilampen (synlighet innover).

3. Forslagene til endring fra Bussbygg avviker så mye fra forslaget at dersom disse forholdene skal forskriftsfestes, så må de gjennom en ordinær høringsprosess der temaet behandles. Dette er ikke noe som det er tid til å utrede nærmere nå, og er noe som vi må vurdere på et senere tidspunkt.

### **Skattedirektoratet**

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

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

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

### Statens vegvesens vurdering

På bakgrunn av disse innspillene har vi inntatt en ny bokstav (e) i § 5-2 tredje ledd. Kapittel 5 inneholder bestemmelser om enkeltgodkjenning av brukt kjøretøy. § 5-1 definerer brukt kjøretøy som et kjøretøy som har vært registrert. Den nye bokstav e henviser til § 4-3 (EU-

enkeltgodkjenning) og dermed sikrer vi at kjøretøy som har vært registrert i mindre enn seks måneder kan godkjennes i henhold til kravene i artikkel 44 og tillegg 2 til vedlegg 2 i forordningen.

### **Norsk Bobilforening**

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

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

### Statens vegvesens vurdering

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

### **Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund**

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

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

### **Forsvarsmateriell**

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

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

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

### Statens vegvesens vurdering

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Statens vegvesens vurdering:

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

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

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

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

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

### **Politiets fellestjenester**

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

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

### Statens vegvesens vurdering:

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

### **Bilimportørenes Landsforening**

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



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

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

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

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

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

#### Statens vegvesens vurdering

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

#### **Regelrådet**

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

#### Statens vegvesens vurdering:

Innspillene fra Regelrådet er gjennomgått og besvart i eget utgående brev til Regelrådet, se Mimedokument 20/31697-31. I korte trekk er vår konklusjon at høringen oppfyller kravene til forhåndsinformasjon og at forskriften dermed kan vedtas.

### **3. Øvrige forhold av betydning for vedtakelse av endringsforskrift**

#### **3.1. Utsatt ikrafttredelse**

Vi ble sommeren 2020 kjent med at det var forsinkelser i EØS-komiteen vedrørende innlemmelse av ny forordning i EØS-avtalen. Forordningen kan ikke gjøres obligatorisk for norske borgere før den er tatt inn i EØS-avtalen. Da forskriften i stor grad er basert på et samspill med forordningen, har vi valgt å avvente vedtakelse av forskriften til forordningen er tatt inn.

Opprinnelig plan, og det som ble orientert om i høringsnotatet, var at den nye bilforskriften skulle tre i kraft ca. 1. juli 2020. Dette for å sikre at de kjøretøyene som frivillig typegodkjennes etter ny forordning fra og med 5. juli 2020 skal være lovlige i Norge. På

grunn av utsettelsen har vi derfor tatt inn overgangsbestemmelser i gjeldende bilforskrift som ivaretar både typegodkjenninger og EU-enkeltgodkjenninger etter forordningen.

### **3.2. Ny høring**

Nytt revidert forslag til ny bilforskrift sendes på høring 22. oktober 2021. Denne høringsoppsummeringen vil bli vedlagt høringen slik at høringsinstansene kan se Statens vegvesen vurdering av de innspillene som ble gitt i fjor, samt at høringsinstansene kan se hvilke endringer som er gjort på bakgrunn av høringsinnspillene.