



Statens vegvesen

I henhold til Adresseliste I henhold til
Adresseliste

Behandlende enhet: Statens vegvesen Saksbehandler/telefon: Bjørn Inge Olberg / 91831608 Vår referanse: 20/82097-4 Deres referanse: Vår dato: 03.05.2021

Lik forskriftsforståelse og praktisering av bilforskriften med hensyn til krav om dokumentasjon og krav til underlag m.m.

Bakgrunn

Kjøretøyavdelingen erfarer at det er forskjellig forskriftsforståelse i kjøretøybransjen og ved Statens vegvesen med hensyn til krav om og krav til underlagsmateriale, i de tilfeller der chassisfabrikanten/påbyggerfabrikanten selv har dokumentert kravområdene. Vi ser det derfor som formålstjenlig å presisere bilforskriftens krav til dokumentasjon og krav til underlag, samt belyse flere sentrale forhold knyttet til enkeltgodkjenning av tunge kjøretøy.

Innledning - Forskriftens ordlyd og betydning

I bilforskriften § 9 Enkeltgodkjenning av ny bil og tilhenger til bil, femte ledd, står det følgende:

Overensstemmelse med kravene skal prøves og dokumenteres som fastsatt (i de enkelte rettsakter) for EF-typegodkjenning, likevel slik at det tillates at slik prøving og dokumentasjon kan utstedes av teknisk prøveinstans utpekt av andre EØS-land enn Norge.

Godkjenningsmyndigheten kan kreve underlagsmateriale for dokumentasjonen fra søkeren eller teknisk prøveinstans. Dokumentasjon kan også utstedes av fabrikant dersom denne kan utføre de nødvendige prøver mv. som rettsaktene krever. Underlagsmateriale skal i så fall vedlegges søknaden.

Som det fremgår av teksten, knytter bilforskriften enkeltgodkjenning tett opp mot EF-typegodkjenning med hensyn til tekniske krav og dokumentering av disse. Likevel åpnes det for at chassisfabrikant/påbyggerfabrikant (heretter benevnt som fabrikant), kan sidestilles med teknisk utpekt prøveinstans når det gjelder å dokumentere krav.

Postadresse
Statens vegvesen
Automatisert postmottak
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Denne sidestillingen forutsetter at fabrikanten har kompetanse til å utføre de nødvendige prøver som de enkelte rettsakter krever, og at det fremlegges underlagsmateriale som bevitner disse forhold.

Det er gjennom underlaget at fabrikant, bevitner sin kompetanse og sin innsikt i faget ovenfor godkjenningmyndigheten. Det være seg tekniske løsninger mht. byggemønster, eller fremleggelse av gjennomførte beregninger og tester som rettsaktene krever.

Er denne delen av søknaden ikke tilfredsstillende dokumentert, er det heller ikke grunnlag for å sidestille fabrikanten med utpekt teknisk prøveinnstans.

Veiledning og utredning

Godkjenningmyndigheten skal i henhold til forvaltningsloven utøve veiledning og utredninger når det er nødvendig.

Veiledning:

Forvaltningsorganet skal av eget tiltak vurdere partenes behov for veiledning. Det skal gis veiledning om:

- Gjeldende lover og forskrifter og vanlig praksis på det aktuelle saksområdet
- Regler for saksbehandlingen, særlig om parters rettigheter og plikter etter forvaltningsloven
- Forvaltningsorganet bør også peke på omstendigheter som i det konkrete tilfellet særlig kan få betydning for resultatet

Utredning:

Utredning av partens opplysninger gitt i en søknad er f.eks. ikke fullstendige, og det kan være nødvendig å stille spørsmål om hvorfor parten har utelatt et moment som ellers er sentralt for spørsmålet om søknaden skal innvilges.

Eks.: Det er ikke lagt frem lysskisse som viser lyktenes montering eller spredningsvinkel, og det er således ikke fremlagt tilstrekkelig underlag som viser overensstemmelse med de faktiske kravene.

Ansvarsforhold og involvering

Gjennom samhandling mellom saksbehandler og dokumentinnsender/søker erfarer man at det ønskes at saksbehandler bidrar mer til det som egentlig er å betrakte som «konsulentbistand». Følgene av dette kan medføre at bidraget blir en del av selve dokumentasjonsinnholdet og grunnlaget for positivt vedtak i saken, eksempelvis:

- Gjennomføre beregninger
- Beregne dimensjonering
- Diktare innhold, utforming og notasjon

Konsekvensen av dette kan medføre at godkjenningmyndigheten får et direkte medansvar for kjøretøyets byggemønster og for den dokumentasjon som ligger til grunn for godkjenningen. En slik situasjon vil medføre rolleblanding og uklare ansvarsforhold.

I § 9 sjette ledd står det som følger:

Den som framstiller bil og tilhenger til bil for enkeltgodkjenning har ansvar for at fremlagte opplysninger er korrekt og samsvarer med det fremstilte kjøretøyet

Forskriftsteksten redegjør for hvem som har ansvaret for at de fremlagte opplysninger er korrekte. Det være seg administrative forhold og tekniske data, eller tekniske krav knyttet opp til kjøretøyets byggemønster i ferdigbygd stand og slik kjøretøyet fremstilles for godkjenning.

Videre avklarer forskriftens § 5 fjerde ledd hvem som kan fremsette søknaden om godkjenning:

Søknad om godkjenning skal fremsettes av fabrikant, kjøretøyets eier eller av person som har fullmakt fra en av disse.

Disse forhold betinger en betydelig kompetanse, og legger et stort ansvar på de respektive fabrikanter og personer som er involvert i både oppbyggingen av kjøretøyet – men også i søknadsprosessen.

Det påhviler derfor et selvstendig ansvar på hver aktør i en etappevis oppbyggingsprosess, og at de oversender sin dokumentasjon med underlag til den som skal sende inn søknad om enkeltgodkjenning av et bestemt tungt kjøretøy.

På bakgrunn av dette er det en forutsetning at kjøretøyet er ferdig bygget, og de innsendte dokumenter er i overenstemmelse med denne forutsetning.

Det skal også forstås gjennom sjette ledd av § 9 i bilforskriften at det heller ikke er tillatt å bygge videre på kjøretøyet etter at søknaden om første gangs godkjenning er innsendt til Statens vegvesen. I slike tilfeller vil det bli fattet et negativt vedtak i saken.

Ved eventuelle senere uhell/ulykker, erfarer man at alle involverte parter i prosessen vil måtte stå ansvarlig for de respektive forhold man har vært delaktig i, og de faktiske forhold vil bli vurdert opp mot forskriftens krav og etablerte kontrollrutiner.

Roller og kontrollinnhold i den to-delte godkjenningsordningen

Dokumentsaksbehandler (TS0) skal verifisere den dokumentasjonen som de respektive fabrikanter har fremlagt ved søknad om enkeltgodkjenning, opp mot kjøretøyets byggemønster og de aktuelle rettsaktenes krav. Dokumentkontrollen skal gjennomføres i henhold til en sjekkliste som omfatter obligatoriske kontrollpunkter knyttet opp til Statens vegvesen sitt kvalitetssystem.

Krav til dokumentasjon skal alltid være knyttet opp til rettsaktenes krav. Dokumentsaksbehandler er pålagt gjennom forskriftens krav å etterspørre disse underlag når det viser seg at disse ikke er vedlagt søknaden.

Dokumentsaksbehandler skal ikke gå på akkord med dette krav, ei heller legge erfaringsbaserte forhold eller sitt eget skjønn til grunn for fravikelse. Skal det gjøres fravikelse, skal dette behandles etter behovsprøvd og begrunnet søknad om dispensasjon.

Konsekvensene ved ikke å følge disse prinsipper vil føre til ulik praktisering av forskriften og derigjennom svekket forutsigbarhet for bransjen.

Teknisk saksbehandler (TS1) skal verifisere at kjøretøyets byggemønster er i overenstemmelse med den dokumentasjon som ble fremlagt ved søknad og som har vært grunnlag for den positive

anbefaling gitt av dokumentasjonsbehandler (TSO). Det skal i tillegg gjennomføres en teknisk kontroll av kjøretøyet i henhold til aktuell sjekkliste som omfatter obligatoriske kontrollpunkter.

Saksbehandler skal utføre ytterligere kontrollvirksomhet ut over sjekklstens innhold når saksbehandler mener dette er nødvendig for det aktuelle kjøretøy/byggemønster.

Denne vurderingen skal også være begrunnet med hjemmel i forskrift.

Erfaringsbasert oppbygging og dokumentering

Dokumentasjonen erfarer at enkelte fabrikanter konstruerer enkeltkomponenter med bakgrunn i erfaringsbasert kunnskap og utførelse. Gjennom samhandlingen mellom dokumentasjonsbehandler (TSO) og fabrikant blir det henvist til deres gode erfaringer man har opparbeidet seg gjennom lang tid. I slike tilfeller har man erfart at dokumenteringen med hensyn til rettsaktens krav ikke er oppfylt.

God kunnskap, lang erfaring, godt håndverk og fokus på trafiksikkerhet er forutsetninger for et godt resultat over tid, men disse forutsetninger er i seg selv ikke bevitnelse på at rettsaktens krav er oppfylt for den spesifikke konstruksjon – hvilket er et grunnleggende krav beskrevet i gjeldende forskrift.

Rettsaktens krav og innhold

De krav som fremkommer i de ulike rettsakter knyttet opp til de aktuelle kravområder vil variere, men man kan generelt gruppere dem inn i fire forhold:

- Krav til utforming
- Krav til egenskaper
- Krav til innfesting
- Krav til plassering på kjøretøyet

Det kan være nyttig å ha disse forhold i mente når man skal sette seg inn i innholdet for de aktuelle rettsakter som fabrikanten skal dokumentere i henhold til kjøretøyets byggemønster og den byggeprosess som er anvendt. Rettsaktens krav til de enkelte kravområder, kompleksiteten på byggemønsteret til kjøretøyet/systemet/ komponenten/separat enheten, vil være viktige faktorer med hensyn til omfanget av testing/beregninger som skal gjennomføres og dokumenteres.

Forholdet til komponenter, systemer og separate tekniske enheter

Definisjoner av relevante begreper i rettsaktene

Komponent/del:

«Komponent/del», en innretning som skal oppfylle kravene i en rettsakt, og er beregnet på å utgjøre en del av et kjøretøy, og som kan gis typegodkjenning uavhengig av et kjøretøy, dersom det finnes uttrykkelige bestemmelser om dette i rettsakten.

System:

«System», en samling innretninger som kombineres for å utføre en eller flere bestemte funksjoner i et kjøretøy, og som omfattes av kravene i en rettsakt

Separat teknisk enhet:

«Separat teknisk enhet», en innretning som skal oppfylle kravene i en rettsakt og er beregnet på å utgjøre en del av et kjøretøy, og som kan gis egen typegodkjenning, men bare i forbindelse med en eller flere bestemte typer kjøretøy, dersom det finnes uttrykkelige bestemmelser om dette i rettsakten.

EF-typegodkjenninger

Benytter man seg av EF-typegodkjent komponent/system/separat teknisk enhet, vil det som hovedregel være nok å henvise til typegodkjenningsnummeret, men forskriften åpner for at godkjenningmyndigheten kan be om underlag når dette er formålstjenlig for saken.

Typegodkjenningen kan sette vilkår til f.eks. monteringen på kjøretøyet eller andre konstruksjonsmessige betingelser for at typegodkjenningen skal være ivaretatt. Dette må fabrikanten være seg bevisst ved anvendelse og ved dokumentering. Dette er også beskrevet ytterligere under avsnittet som omhandler prøverapporter knyttet mot det ferdig bygde kjøretøyet.

Det er en forutsetning at EF-typegodkjenningen som det henvises til, og som er knyttet til den aktuelle komponenten/systemet/separat teknisk enheten, er gyldig med hensyn til hvilket kravnivå typegodkjenningen bygger på og hvilken kjøretøygruppe og byggemønster den omfatter.

Med bakgrunn i artikkel 13 nr. 14 i forordning (EF) nr. 661/2009, kan kjøretøy, komponenter og systemer som er EF-typegodkjente etter visse vilkår fortsatt benyttes. Gyldigheten av overgangsordningen gjelder frem til 5. juli 2022, i henhold til forordning EU 2018/858*EU 2019/2144.

Egenkonstruerte komponenter

Egenkonstruerte komponenter må tilfredsstille forskriftens tekniske krav og krav til dokumentasjon. Den som har konstruert og produsert komponenten må da legge fram komplett dokumentasjon som bevitner at rettsaktens krav er oppfylt. Se begynnelsen av dette notatet om dokumentasjon.

En modifisering av en EF-typegodkjent komponent kan medføre at komponenten ikke lenger er å betrakte som typegodkjent. Den som har modifisert komponenten må da legge fram komplett dokumentasjon for at komponenten tilfredsstiller kravene for kravområdet. Som alternativ kan det legges fram dokumentasjon for at endringen ikke er mer omfattende enn at opprinnelig typegodkjenning fortsatt gjelder, og at komponenten etter endringen fortsatt tilfredsstiller kravene.

Man må være oppmerksom på at en modifisert EF-typegodkjent komponent, som i sin grunnkonstruksjon var å betrakte som en enkel konstruksjon, kan bli definert som kompleks etter modifisering. Rettsakten kan da kreve andre prøvemetoder, eksempelvis dynamisk prøvemethode. Dette forhold må fabrikant og saksbehandler være oppmerksom på, og komponenten skal her vurderes som en egenkonstruert komponent.

Dokumentasjonskravet i disse tilfeller kan være omfattende, og stiller krav til både kompetanse og prøveutstyr. Har man ikke den nødvendige kompetanse eller prøveutstyr, kan man kjøpe slik bistand eksternt, men man må da være klar over at fabrikant står ansvarlig for underlaget som fremlegges godkjenningmyndigheten.

Når det benyttes teknisk prøveinstans, skal prøverapport vedlegges. Bakgrunnen er at man erfarer at henvisninger til prøverapport i en del tilfeller har tatt utgangspunkt i andre lands nasjonale krav eller

omfatter et byggemønster som kun er *tilnærmet* likt. En slik dokumentasjon kan ikke godtas, da bilforskriften oppsetter som krav at rettsaktene i forskriften skal legges til grunn ved enkeltgodkjenning av kjøretøy i Norge.

I enkelte tilfeller må man vurdere om man må benytte utpekt teknisk prøveinstans i EU/EØS for å imøtekomme rettsaktens krav.

Prøverapport knyttet mot det ferdig bygde kjøretøyet

Godkjenningsmyndigheten erfarer også at man i en del tilfeller henviser til en prøverapport for en komponent eller et system knyttet opp til et kravområde. Ved gjennomgang av rapporten viser det seg at den kun dokumenterer deler av rettsakten, eksempelvis komponentens utforming og styrke, men omfatter ikke komponentens plassering. I slike tilfeller må fabrikanten dokumentere dette separat. Krav til rett plassering vil i enkelte tilfeller også være knyttet opp imot tilstøtende komponenter som har dette som krav. Eksempelvis ulike komponenter benyttet som en del av et sidehinder. Ytterligere utdyping av disse forhold er tidligere omtalt i utsendt brev av 08.05.2020, saksnummer 20/82097.

Utdrag fra dokumentet:

Som det fremgår av forskriften, henvises det til bil og tilhenger, dvs. i ferdigbygd utførelse. Forskriften åpner ikke for enkeltgodkjenning av komponent, system eller teknisk enhet separat, men angir kun kravområder knyttet til et ferdigbygd kjøretøy.

Når det gjelder EF-typegodkjente komponenter, systemer eller separate tekniske enheter vil vi godta disse, men det fordrer at tilleggsdokumentasjon foreligger i de tilfeller kravområde omfatter eksempelvis krav til plassering på kjøretøyet, stabilitetstest og manøvreringsegenskaper av ferdigbygd kjøretøy.

Disse forhold er i tråd med Artikkel 10 nr. 4 i direktiv 2007/46/EF:

Dersom en del eller en separat teknisk enhet kan utføre sin oppgave eller oppvise en egenskap bare i tilknytning til andre deler av kjøretøyet, og det derfor kan kontrolleres at kravene er oppfylt bare når delen eller den separate tekniske enheten virker sammen med disse andre kjøretøydelene, skal omfanget av EF-typegodkjenningen av delen eller den separate tekniske enheten begrenses tilsvarende. I så fall skal EF-typegodkjenningsdokumentet angi enhver begrensning i bruk samt særlige monteringsvilkår. Dersom en slik del eller separat teknisk enhet monteres av kjøretøyprodusenten, skal det kontrolleres at gjeldende bruksbegrensninger eller monteringsvilkår overholdes hver gang kjøretøyet godkjennes.

Med bakgrunn i disse forutsetninger er det svært viktig at fabrikant gjør seg kjent med de forutsetninger som typegodkjenningen setter i de tilfeller man benytter EF-typegodkjente komponenter. Underlaget skal synliggjøre at fabrikant har tatt hensyn til disse forhold. Det fordrer at saksbehandler også er klar over disse betingelser og krav til underlag ved slike forhold.

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

Som tidligere beskrevet i veiledningen til bilforskriften, kan en utpekt prøveinstans eller en fabrikant nyttiggjøre seg av testrapporter som i utgangspunktet er «låst» til et unikt kjøretøy.

For tester av en komponent, system eller teknisk enhet som er knyttet til et enkeltstående ferdig bygd kjøretøy, kan prøveinstansen / fabrikanten som har utført testen gjøre denne gyldig for identiske kjøretøy.

Dette innebærer at testrapportens innhold, både med hensyn til rettsaktens krav, hva angår f.eks. styrke, utforming, innfesting og plassering på kjøretøyet – men også til kjøretøyets konkrete byggemønster, skal være omhandlet i rapporten, og kunne knyttes til et annet identisk kjøretøy.

Dette prinsipp kan således sees i sammenheng med de tidligere omtalte forhold beskrevet i rammedirektivets artikkel 10 nr. 4, og på samme måte er det eventuelle begrensninger gitt i testrapporten som vil være utslagsgivende med hensyn til eventuelle ytterligere krav til dokumentasjon og bevitelse.

Forskriftens krav til underlag

I de tilfeller der fabrikanten har bygd og montert komponent/system/tekniske enhet eller modifisert en EF-typegodkjent komponent/system/teknisk enhet, skal det som nevnt fremlegges underlag som bevitner at rettsaktens krav fremdeles er oppfylt. Dette krav ligger som en forutsetning for forskriftens ordlyd som sidestiller fabrikant/påbyggerfabrikant sin dokumentasjon opp imot teknisk utpekt prøveinstans.

Gjennom underlagets omfang og innhold, bevitner fabrikant sin kompetanse som fabrikant på de aktuelle kravområder med de tilknyttede rettsakter.

Begrepet bevitne i denne sammenheng kan være:

- Fremlegge gjennomførte styrkeberegninger
- Fremleggelse av gjennomførte utmattelsestester
- Benyttet materialkvalitet og dimensjoner
- Belyse innfestningsmetode og omfangsbeskrivelse
- Angi hvilke krefter som påvirker komponenter, se artikkel 3 i forordning (EF) 1230/2012
- Angivelse av plassering på kjøretøyet

Godkjenningmyndigheten erfarer også at fabrikant henviser til en EF-typegodkjenning for et kravområde, eksempelvis mekaniske koblingsdeler. Ved nærmere undersøkelser har det vist seg at EF-typegodkjenningen kun er knyttet til deler av tilhengerdraget, eksempelvis «trekkøyet». Resten av trekkanordningen er konstruert av fabrikanten selv uten at dette er opplyst og dokumentert. En slik unndragelse av en helhetlig dokumentering aksepteres ikke.

Når det gjelder sammenføyning av komponenter, eksempelvis EF-typegodkjent trekkøye med selvprodusert drag, må fabrikanten være seg bevisst de krav til sammenføyning som EF-typegodkjenningen beskriver. Det samme gjelder ved sammenføyning av to EF-typegodkjente komponenter, slik at typegodkjenningene fortsatt er gyldig.

Dokumentasjonsform av enkle konstruksjoner

Når det gjelder dokumentasjonens omfang og innhold, vil dette gjenspeile rettsaktens krav.

Hvilken dokumentasjonsform som kan benyttes i de tilfeller rettsakten omfatter konstruksjoner som oppstiller enkle krav, kan være forskjellig, eksempelvis for lys:

- Bruk av målsatt skisse som viser faktisk plassering, antall, synlighet og supplerende beskrivelse av oppkobling.
- En kortfattet beskrivelse som henviser til rettsakten, beskrivelse av krav og de faktiske forhold som er knyttet til det aktuelle kjøretøy. Gjennom innhold og omfang av beskrivelsen vil man kunne bevise sin kompetanse og bevitne at rettsaktens krav er oppfylt på det aktuelle kjøretøy.
- Bruk av tabell som viser til rettsaktens krav og de faktiske forhold på kjøretøyet. Gjennom tabellens innhold og omfang og supplerende beskrivelse, vil man kunne bevise sin kompetanse og bevitne at rettsaktens krav er oppfylt på det aktuelle kjøretøy.

Samsvarserklæring

Begrepet samsvarserklæring i denne sammenheng kan være:

- Erklæring gjennom kun å henvise til prøverapport uten underlag (rapport utført av ikke utpekt teknisk prøveinstans)
- Egenerklæring fra fabrikant uten underlag
- Erklæring via henvisning til forskrift

Erklæring av samsvar er ikke en dokumentasjonsform som kan benyttes ved enkeltgodkjenning av kjøretøy opp mot bilforskriftens krav.

Krav til underlag for kjøretøy unntatt ordinære bestemmelser

I de tilfeller ny bil og tilhenger til bil tilfredsstillende kriterier som fremkommer i direktiv 2007/46/EF artikkel 2 nr. 3 og 4 bokstav a, og søker ønsker å godkjenne kjøretøyet etter kjøretøyforskriften, skal man ved godkjenning legge kjøretøyforskriften til grunn med hensyn til krav om og krav til dokumentering.

Den praktiske konsekvens i de tilfeller der fabrikant eller påbyggerverksted selv har dokumentert kravområdet, er det ikke et absolutt krav om underlag slik bilforskriften oppstiller. I henhold til kjøretøyforskriften kan kjøretøyfabrikant eller påbyggerverksted med godkjenning etter verkstedsforskriften erklære samsvar iht. EU-krav, alternativt ECE-krav eller til tekstlig krav «(brødtekst)» nedfelt i forskriften, avhengig av de enkelt kravområder. Ref. kjøretøyforskriften § 6-11 Søknad om godkjenning, se utdrag:

6. Ved enkeltgodkjenning kan det kreves fremlagt dokumentasjon for tilfredsstillelse av angitt standard og angitte krav. Det kan også kreves fremlagt underlagsdokumenter for de forhold som kreves dokumentert. Dokumentasjonen skal være knyttet til kjøretøyet eller kjøretøyene den gjelder for ved understellsnummer. Dokumentasjonen kan kreves oversatt til norsk hvis

den ikke foreligger på norsk, svensk eller dansk. Bestemmelsen i dette nr. gjelder i tillegg til det som måtte være fastsatt ellers i denne forskrift.

Krav til underlag for bruktimporterte kjøretøy registrert før ikrafttredelse av bilforskriften

For bruktimportert bil og tilhenger til bil som er første gangs godkjent i utlandet f.o.m. 1. januar 1995 til 15. september 2012, skal man legge kjøretøyforskriften til grunn med hensyn til krav om og krav til dokumentering, jf. bilforskriften § 10 tredje ledd, se utdrag:

For bil og tilhenger til bil som er førstegangsregistrert i utlandet før denne forskrifts ikrafttredelse skal overensstemmelse av kravene dokumenteres som fastsatt i kjøretøyforskriften, dersom man ikke velger å oppfylle kravene i denne forskrift.

For begge scenarioer skal godkjeningsprosessen «Gjennomføre enkeltgodkjenning med sentralisert dokumentkontroll» benyttes.

Særskilte forhold knyttet til komplekse byggemønstre

Begrepet komplekst byggemønstre kan bl.a. benyttes når kjøretøyets konstruksjon er tiltenkt benyttet til flere bruksområder. Som et resultat av flerbruksløsningen, vil omfang og kompleksitet av beregninger og tester kunne øke. Man vil også kunne få grensesnitt mot flere kravområder og deres tilhørende rettsakter. I enkelte tilfeller vil det også være nødvendig å søke om dispensasjon fra ordinære godkjeningsvilkår.

Begrepet kan også brukes der kjøretøyets byggemønstre er tiltenkt et bestemt formål, for eksempel med en totalvekt og vogntogvekt som overskrider basiskjøretøyets grunnkonstruksjon og vektgaranti. Vilkårene for å oppnå dette kan være omfattende, og det fordrer en tett samhandling mellom de ulike fabrikantleddene ved etappevis oppbygging. Disse vilkår er også omtalt i EU 1230/2012 artikkel 3 nr. 4 & 5, som bl.a. omhandler fabrikantens forpliktelser, hvor det angis krav til konstruksjonsmessig dimensjonering og samhandling mellom de respektive fabrikanter.

Videre kan også begrepet «komplekst byggemønstre» nyttes i forbindelse med spesialkjøretøy som er omfattet av rammedirektivets vedlegg XI.

I disse tilfellene skal fabrikanten i sin dokumentasjon bekrefte at det aktuelle kjøretøyet har et byggemønstre som er i samsvar med vedlegg XI i direktiv 2007/46/EF og at kjøretøyet tilfredsstiller de aktuelle krav iht. vedlegg XI. For kjøretøy til særlig anvendelse jf. Tillegg 4 i vedlegg XI, skal unntaksbestemmelsene som der er gitt kun gis hvis fabrikanten overfor godkjeningsmyndigheten godtgjør at kjøretøyet ikke kan oppfylle alle forskrifter grunnet sin spesielle funksjon.

Når det gjelder konstruksjonen, dvs. utforming og/eller virkemåte, av en komponent, et system eller en teknisk enhet, kan dette også bidra til at man definerer kjøretøyets byggemønstre som komplekst. Kompleksiteten i utformingen kan medføre omfattende styrkeberegninger og krav om dynamisk test.

Uavhengig de ulike alternative byggemønstre er det fabrikantens forpliktelse å definere og klassifisere sitt kjøretøy og dets byggemønstre. Klassifiseringen vil være utgangspunktet for hvilket kravsett som skal benyttes underveis i oppbyggingen – og følgelig ved vurderingen/saksbehandlingen og enkeltgodkjenningen av kjøretøyet.

Tabellen er ikke uttømmende, men den gir eksempler på definerte komplekse byggemønstre:

Kranbiler / mobilkraner	Kjøretøyer med dispensasjon
-------------------------	-----------------------------

Kjøretøy til spesielt bruk, SG – SK	Kombibiler (flere typer påbygg på samme kjøretøy)
-------------------------------------	---

Denne informasjonen vil også være nyttig med hensyn til bestilling av rett kontrolltid for hallkontroll, samt angivelse av forventet saksbehandlingstid for dokumentkontroll til søker.

Med hilsen

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.