

Veiledning til  
Forskrift om godkjenning av bil og  
tilhenger til bil (bilforskriften) 2022

## Innhold

Forord .....	4
Målgruppe .....	4
Overgangsbestemmelser .....	4
Forskrift om bil og tilhenger til bil .....	5
Hva er nytt i forskriften? .....	5
Forskriften gjelder uavhengig registreringstidspunkt .....	5
Nytt vedlegg 1 – Tekniske krav ved enkeltgodkjenning .....	5
Forskriftens struktur .....	6
Hvilke kjøretøy er ikke omfattet av forskrift om bil og tilhenger til bil .....	6
Begrepsavklaringer .....	7
Nærmere om krav- og hjelpedokumenter (MKH-dokumenter) .....	8
Hvor finnes relevant regelverk? .....	8
Presentasjon av bilforskriften gjeldende fra 1. oktober 2022 .....	10
Kapittel 1 – Innledende bestemmelser .....	10
Kapittel 2 – Generelt om godkjenning .....	10
Kapittel 3 – Typegodkjenning .....	12
Kapittel 4 – Enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy .....	12
Kapittel 5 – Enkeltgodkjenning av brukt kjøretøy .....	13
Kapittel 6 – Særlige godkjenningsregler .....	14
Kapittel 7 – Endring av godkjent kjøretøy .....	15
Kapittel 8 – Bruk av nasjonale tekniske bestemmelser .....	15
Kapittel 9 – Alternative krav ved nasjonal småseriegodkjenning .....	16
Kapittel 10 – Alternative krav ved enkeltgodkjenning .....	16
Kapittel 11 – Kjøretøy som oppfyller tredjelands nasjonale krav .....	17
Kapittel 12 – Krav til spesielle kjøretøy .....	17
Kapittel 13 – Krav til dekk og felg .....	17
Kapittel 14 – Krav ved montering av ekstra lys- og refleksutstyr .....	18
Kapittel 15 – Administrative bestemmelser, gebyr m.m .....	19
Kapittel 16 – Markedstilsyn .....	19
Kapittel 17 – Ikrafttredelse, unntak og overgangsbestemmelser .....	19
Vedleggene til forskriften .....	20
Vedlegg 1 – Tekniske krav ved enkeltgodkjenning .....	20

Vedlegg 2 – Tekniske krav og administrative bestemmelser for nasjonal småserietypegodkjenning for tilhenger i gruppe O1 og O2 .....	21
Vedlegg 3 – Tempo 100-ordning .....	21
Vedlegg 4 – Alternative krav ved enkeltgodkjenning av N1.....	21
Vedlegg 5 – EU-rettsakter tatt inn i forskriften.....	22
Nytt «rammeverk» for endringene i bilforskriften.....	23
Kort fortalt om ny rammeforordning – EU 2018/858 .....	23
Kort fortalt om ny sikkerhetsforordning – EU 2019/2144 .....	23
Kort fortalt om forordning <b>EU 2021/535</b> som fastsetter gjennomføringsbestemmelser til EU 2019/2144 .....	23
Kort fortalt om gjennomføringsforordning– EU 2020/683 .....	25
Kort sammendrag om nye rettsakter og norsk tilnærming til disse .....	26

Endringer fra forrige versjon er markert med **rød tekst**

## Forord

Veiledningen gjøres tilgjengelig i Kilden som et levende dokument, og endringer vil bli tydelig markert. Vi oppfordrer alle til å bruke denne veiledningen aktivt som oppslagsverk.

Denne veiledningen gir en generell oversikt over forskriftens innhold og struktur. Den gir ikke en detaljert arbeidsbeskrivelse for hvordan oppgavene skal løses, men gir noen retningslinjer og avklaringer som kan være til nytte for brukerne av forskriften.

Veiledningen presenterer forskriften og tilhørende vedlegg, og avsluttes med en nærmere beskrivelse av de nye forordningene som gir rammeverket for denne nye bilforskriften.

De innledende delene av veiledningen inneholder informasjon som er viktig å lese før omtalen av kapitlene og vedleggene.

## Målgruppe

Veiledningen er ment for kontrollører i Statens vegvesen, men kan også gi informasjon til bransjeaktører.

## Overgangsbestemmelser

Forskriften har to overgangsbestemmelser, en i § 4-4 sjette ledd og en i § 17-3.

Vanligvis vil det være overgangsbestemmelsen i § 4-4 sjette ledd som benyttes. Den åpner for at bil og tilhenger til bil som er dokumentert bestilt hos fabrikant eller produsert før ikrafttredelsesdatoen for et nytt krav, kan enkeltgodkjennes også etter denne dato når kjøretøyet tilfredsstillende de krav som ble stilt før denne dato. Dette forutsetter at kjøretøyet registreres innen ett år etter kravets ikrafttredelsesdato.

Overgangsbestemmelsen i § 17-3 gjelder ved overgangen til den nye bilforskriften.

Vilkårene er både at kjøretøyet er importert før den nye forskriften trer i kraft, og det er søkt om godkjenning før den nye forskriften trer i kraft. Begrepet søkt om skal forstås som at det enten er sendt inn søknad om godkjenning eller bestilt time for kontroll. Ettersom forskriften trer i kraft på en lørdag, behandles alle søknader/bestillinger som er mottatt i løpet helgen som innlevert før ny forskrift trådte i kraft.

Kjøretøyene som tilfredsstillende vilkårene i § 17-3 behandles i henhold til bestemmelsene i bilforskriften 2012. Disse kjøretøyene må være registrert senest 30. september 2023.

Denne omtalen gjelder ikke restkjøretøy.

## Forskrift om bil og tilhenger til bil

Hva er nytt i forskriften?

Den nye rammeforordningen (EU) 2018/858 og den nye sikkerhetsforordningen (EU) 2019/2144 er nå tatt inn i vår godkjenningsforskrift. Selv om dette ikke innebærer store materielle endringer, har Statens vegvesen ønsket å benytte anledningen til å utarbeide en helt ny forskrift. Formålet med dette var å få en forskrift som er mer oversiktlig og enklere i bruk.

Blant annet har det vært ønskelig å ta inn bestemmelser som tidligere har ligget i kjøretøvforskriften, men som har vært gjeldende gjennom henvisninger fra bilforskriften. Det samme gjelder generelle unntak som tidligere har vært vedtatt, men ikke forskriftsfestet.

Forskriften gjelder uavhengig registreringstidspunkt

Et nytt moment ved den nye bilforskriften er at den vil gjelde for alle biler og tilhengere til disse, uavhengig av når kjøretøyet er registrert eller tatt i bruk (uten registreringsplikt) i Norge.

Dette betyr at man alltid skal starte i bilforskriften for å finne hvilke krav som gjelder, både administrative og tekniske. Gjennom forskriftens del 1 vil man bli henvist til riktig sted for å finne de aktuelle kravene. Dette kan være del 2 eller tidligere forskrifter for godkjenning av bil og tilhenger til bil.

En fordel med at alle biler og tilhengere til biler skal forholde seg til ny bilforskrift, er at regler som er aktuelle i nåtid, f.eks. regler for ombygging, adgang til å montere valgfrie lys- og refleksutstyr og gebyrer for godkjenning hos SVV, fremgår av denne forskriften.

For kjøretøy som skal godkjennes første gang i Norge, vil bilforskriften i den til enhver tid gjeldende form angi kravene. For kjøretøy som allerede er registrert, slår del 1 fast at det er de tekniske kravene som gjaldt på tidspunkt for første gangs registrering som gjelder. Dette betyr da at man må gå til en av de følgende forskriftene i den versjonen den hadde på registreringstidspunktet:

- Bilforskriften
- Bilforskriften fra 2012
- Kjøretøvforskriften
- Forskrift om krav til kjøretøy

Nytt vedlegg 1 – Tekniske krav ved enkeltgodkjenning

Et annet viktig aspekt ved den nye bilforskriften er at det er inntatt et nytt vedlegg 1 – Tekniske krav ved enkeltgodkjenning, som forskriftsfester datoene for ikrafttredelse av kravene ved enkeltgodkjenning av kjøretøy i Norge, jf. §§1–4 og 4–4 første ledd. Vedlegget er nærmere forklart lenger ned i veiledningen.

## Forskriftens struktur

### Inndelt i 3 deler, hvorav:

#### **DEL 1: Administrative bestemmelser (kapittel 1-8)**

Omfatter innledende bestemmelser, ulike ordninger for godkjenning, særlige tekniske bestemmelser, samt regler for reparasjon, om- og oppbygging. Bruken av forskriften vil alltid starte i denne delen, med bakgrunn i at det er her du finner de administrative bestemmelsene som omhandler dokumentasjonsform og myndighet, samt henvisning til de relevante kravene som må være oppfylt i del 2, eventuelt slik at du blir henvist til tidligere forskrifter.

#### **DEL 2: Tekniske bestemmelser (kapittel 9-14)**

Del 2 inneholder kun tekniske regler, og har ingen selvstendig virkning uten henvisning i del 1.

#### **DEL 3: Sluttbestemmelser (kapittel 15-17)**

Del 3 inneholder bestemmelser om gebyr, markedstilsyn og ikrafttredelse, unntak og overgangsbestemmelser.

Forskriften gir en ny ramme for godkjenningen av biler og tilhengere til biler i Norge, men den viderefører i hovedsak bestemmelsene fra tidligere forskrift. Dette betyr at den nye forskriften ikke vil medføre noen revolusjonerende endringer sammenliknet med tidligere forskrift. Den store fordelen med forskriften er at den samler bestemmelsene på et sted, slik at det ikke vil være nødvendig å slå opp i eldre forskrifter for de vanligste godkjenningene (kjøretøyene). Denne nye forskriften er også et mye bedre utgangspunkt for framtidige endringer enn den gamle bilforskriften.

Hvilke kjøretøy er ikke omfattet av forskrift om bil og tilhenger til bil

- Traktor – egen forskrift og forordning
- MC – egen forskrift og forordning
  
- Maskiner – ansvaret ligger hos arbeidstilsynet (egen forskrift og direktiv/forordning)
  
- De kjøretøyene som fullt ut reguleres i KF
  - Beltebil
  - Beltemotorsykkel
  - Motorredskap
  - Tilhengerredskap

## Begrepsavklaringer

Avsnittet vil omhandle relevante begreper som går igjen gjennom veiledningen, og som er aktuelle med hensyn til den generelle forståelsen av ulike elementer gjennom de ulike godkjenningssystemene. Det vises ellers til aktuelle MKH-dokumenter som vil gi presiseringer og retningslinjer ut over hva som fremkommer i denne veiledningen.

Det presiseres at det er rettsaktenes respektive definisjoner som er gjeldende, men vi har her fremhevet noen av de mest sentrale begrepene.

### **MKH-dokument**

«MKH-dokument» er forkortelsen som benyttes for å beskrive krav- og hjelpedokumenter i kvalitetssystemet. Kravdokumenter omfatter interne krav og er et dokument eid av SVV som setter rammer og krav til utførelsen av arbeidsprosesser i SVV. Hjelpedokument er dokumenter som skal hjelpe arbeidstakeren i utførelsen av en arbeidsprosess.

### **Rettsakt**

«Rettsakt» er samlebetegnelse på direktiv, forordning og FN-regulativ. Begrepet har blitt aktuelt å bruke etter at EU besluttet å benytte forordning eller FN-regulativ istedenfor direktiv til å regulere kravene til kjøretøy. I sammenheng med regelverk for kjøretøy benyttes «rettsakt» kun om direktiv, forordning og FN-regulativ.

### **Rettsaktenes hovedtrekk**

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

Et annet viktig element som de ulike rettsakter beskriver, er virkeområde og eventuelle unntak. Dette innebærer en beskrivelse av om kjøretøyet er berørt av rettsakten, eventuelt om det under gitte vilkår kan unntas hele eller deler av rettsaktens krav.

**System:** (Se EU 2018/858 artikkel 3 pkt. 18)

«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.

**Komponent/del:** (Se EU 2018/858 artikkel 3 pkt. 19)

«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.

**Separat teknisk enhet:** (Se EU 2018/858 artikkel 3 pkt. 20)

«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.

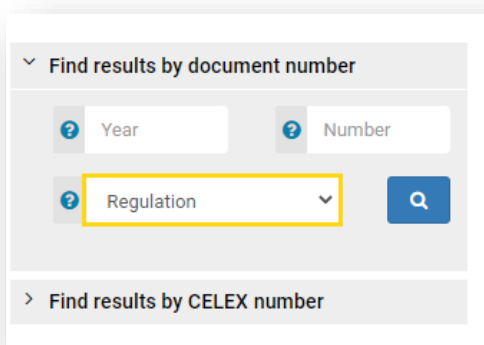
## Nærmere om krav- og hjelpedokumenter (MKH-dokumenter)

Ved lanseringen av ny bilforskrift er MKH-dokumentene under revisjon. Det vil derfor i en overgangsperiode være henvisninger til bilforskriften (2012) og eldre internasjonale rettsakter, for eksempel direktiv 2007/46/EF og forordning (EU) nr. 1230/2012. Slike henvisninger/referanser må oppfattes som henvisninger til den nye bilforskriften (2022), og de gjeldende nye rettsakter. For disse eksemplene er de nye rettsaktene forordning (EU) 2018/858 og forordning (EU) 2021/535.

Innholdet i de relevante MKH-dokumentene vil også gjøres tilgjengelig for eksterne brukere på våre offentlige nettsider.

## Hvor finnes relevant regelverk?

- **Nasjonalt regelverk:** <https://lovdata.no/>
  - Her finner man bilforskriften, bilforskriften fra 2012 og kjøretøysforskriften.
    - Utvidet innhold finnes på Lovdata Pro, tilgangsbeskrivelse for ansatte i SVV finnes under [Rettskilder](#) på Vegveven
  - Forskrift om krav til kjøretøy finnes ikke på lovdata, må kjøpes i fysisk eller digital utgave.
  - Der våre nasjonale forskrifter viser til direktiver, forordninger eller FN-regulativ, sier de også hvilken versjon som er gjeldende.
- **Direktiver og forordninger fra EU:** <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html>
  - Søk på årstall og nummer til høyre i feltet.
  - Når man i trefflisten finner riktig rettsakt, kan man velge «Current consolidated version» dersom dette er angitt.
  - Her må en sikre at rettsaktene som er omfattet i konsolideringen også er inntatt som gjeldende norsk rett, men §17-1 tredje ledd må også tas i betraktning.



The image shows a search interface with the following elements:

- A dropdown menu labeled "Find results by document number" is expanded.
- There are two input fields: "Year" and "Number", each with a question mark icon to its left.
- Below these is a dropdown menu with "Regulation" selected and a question mark icon to its left.
- A blue search button with a magnifying glass icon is to the right of the "Regulation" dropdown.
- Below the search area is another dropdown menu labeled "Find results by CELEX number" with a right-pointing chevron.



- FN-regulativer: <https://www.unece.org/fr/trans/main/wp29/wp29regs.html>
  - Regulativene ligger litt ned på siden, under overskriften «Addenda to the 1958 Agreement». Når man klikker seg inn på regulativene, kan man velge mellom engelsk, russisk og fransk.

#### Addenda to the 1958 Agreement

[Regulations 0 - 20](#)  
[Regulations 21 - 40](#)  
[Regulations 41 - 60](#)  
[Regulations 61 - 80](#)  
[Regulations 81 - 100](#)  
[Regulations 101 - 120](#)  
[Regulations 121 - 140](#)  
[Regulations 141 - 160](#)

- På følgende nettside finner man regulativene på forskjellige språk, men her må man være oppmerksom på at denne ikke oppdateres like ofte som den siden det er linket til ovenfor: [DocsRoom - European Commission \(europa.eu\)](https://docsroom.ec.europa.eu/)

#### Download links:

[Status of translation and publication of UN Regulations in the area of vehicle approval](#)  (3 MB)

57	Headlamps (motorcycles)	<a href="#">BG</a>	<a href="#">ES</a>	<a href="#">CS</a>	<a href="#">DA</a>	<a href="#">DE</a>	<a href="#">ET</a>	<a href="#">EL</a>	<a href="#">EN</a>	<a href="#">FR</a>		<a href="#">HR</a>	<a href="#">IT</a>	<a href="#">LV</a>	<a href="#">LT</a>	<a href="#">HU</a>	<a href="#">MT</a>	<a href="#">NL</a>	<a href="#">PL</a>	<a href="#">PT</a>	<a href="#">RO</a>	<a href="#">SK</a>	<a href="#">SL</a>	<a href="#">FI</a>	<a href="#">SV</a>
58	Rear underrun protective devices (RUPDs)	<a href="#">BG</a>	<a href="#">ES</a>	<a href="#">CS</a>	<a href="#">DA</a>	<a href="#">DE</a>	<a href="#">ET</a>	<a href="#">EL</a>	<a href="#">EN</a>	<a href="#">FR</a>		<a href="#">HR</a>	<a href="#">IT</a>	<a href="#">LV</a>	<a href="#">LT</a>	<a href="#">HU</a>	<a href="#">MT</a>	<a href="#">NL</a>	<a href="#">PL</a>	<a href="#">PT</a>	<a href="#">RO</a>	<a href="#">SK</a>	<a href="#">SL</a>	<a href="#">FI</a>	<a href="#">SV</a>
59	Replacement silencing systems		<a href="#">ES</a>	<a href="#">CS</a>	<a href="#">DA</a>	<a href="#">DE</a>	<a href="#">ET</a>	<a href="#">EL</a>	<a href="#">EN</a>	<a href="#">FR</a>			<a href="#">IT</a>	<a href="#">LV</a>	<a href="#">LT</a>	<a href="#">HU</a>	<a href="#">MT</a>	<a href="#">NL</a>	<a href="#">PL</a>	<a href="#">PT</a>		<a href="#">SK</a>	<a href="#">SL</a>	<a href="#">FI</a>	<a href="#">SV</a>

- Uavhengig hvilken side som benyttes er det vesentlig å sikre at en benytter riktig revisjon av rettsakten, men §17-1 tredje ledd må også tas i betraktning.

## Presentasjon av bilforskriften gjeldende fra 1. oktober 2022

Denne delen av veiledningen er en enkel gjennomgang av forskriftens kapitler og vedlegg og ulike elementer tilknyttet disse. Det gis enkelte presiseringer og enkelte overordnede avklaringer tilknyttet nye bestemmelser.

I og med at både gammel og ny forskrift har kortbetegnelsen bilforskriften, vil vi ved behov skille disse ved å skrive bilforskriften 2012 og bilforskriften 2022.

### Kapittel 1 – Innledende bestemmelser

Kapittel 1 og 2 er viktige for forståelsen av resten av forskriften.

Kapittel 1 viderefører alle bestemmelsene som er å finne i kapittel 1 til bilforskriften 2012.

Nytt er at vi tar inn en bestemmelse om forholdet til registrering, og at vi flytter bestemmelsen om kjøretøy i bruk hit. Det er også verdt å merke seg at ny forskrift, i motsetning til tidligere bilforskrift, angir virkeområdet til å gjelde uavhengig dato for førstegangsgodkjenning og –registrering. Dette innebærer at man alltid skal starte i bilforskriften 2022 for å finne hvilke krav som gjelder.

### Kapittel 2 – Generelt om godkjenning

Kapittel 1 og 2 er viktige for forståelsen av resten av forskriften.

Kapittel 2 inneholder generelle bestemmelser om godkjenning, og mye av innholdet er hentet fra gammel bilforskrift § 5. Dette kapittelet gjelder ved alle godkjenningsformer, som for øvrig behandles i kapitlene 3–5.

#### **§ 2-1 Godkjenningsmyndighet og § 2-2 Valg av godkjenningsform**

Det er gjennomført noen korrigeringer og justeringer fra tidligere forskrift, eksempelvis hvem som er godkjenningsmyndighet. Videre er det tatt inn en bestemmelse som avklarer valg av godkjenningsform.

#### **§ 2-3 Søknad om godkjenning**

Denne paragrafen samler alle bestemmelsene knyttet søknad om godkjenning på et sted. Hoveddelen av denne paragrafen er hentet fra gammel forskrift § 5. Annet ledd er nytt og presiserer hvilket ansvar den som søker om godkjenning har for dokumentasjonen som legges fram for Statens vegvesen.

Søkeren er forpliktet til å finne frem til og fremlegge all nødvendig dokumentasjon på en strukturert måte. Med «strukturert» menes at relevant dokumentasjon fremlegges på en måte som gjør det enkelt for Statens vegvesens personale å vurdere disse opp mot gjeldende krav.

## **§ 2-4 Generelt om kjøretøyets konstruksjon**

Dette er en ny bestemmelse

Første ledd er en videreføring av ordlyden fra kjøretøyforskriftens § 9-1 nr. 1. Dette er en generell sikkerhetsbestemmelse på samme måte som den var i kjøretøyforskriften. Leddet sier hvordan kjøretøyet skal være, uansett om det er nytt, påbygd, importert eller ombygd. Den ansvarlige for kjøretøyets tilstand vil være en eller flere avfølgende; fabrikanten, den som har utført arbeid på kjøretøyet eller eieren. Se også hvem som kan søke om godkjenning.

Annet ledd gjør det tydelig at det er mulig å legge kravene til trafiksikkerhet og miljø i første ledd til grunn for å nekte godkjenning av et kjøretøy. Det er viktig å legge merke til at vilkåret for å nekte godkjenning er at kjøretøyet (mangelen) skal utgjøre en stor fare.

I og med at dette er en ny bestemmelse må det etableres en ny praksis knyttet til bruken av denne. For at den enkelte saksbehandler og kontrollør ikke skal stå alene med slike avgjørelser, er det viktig at uklarheter og spørsmål løftes i systemet via kontorsjef. Kontorsjefen har mandat til å ta beslutningen om vedtak eller videre behandling hos Forum for kjøretøygodkjenning. I notatet som omhandler forumet er det også presisert at temaer skal drøftes med kontorsjef før oversendelse.

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

Dette er en ny bestemmelse som har til hensikt å klargjøre at nytt EU-typegodkjent og nytt EU-enkeltgodkjent kjøretøy er godkjent i Norge. Dette har vært praksis i mange år, men har ikke kommet tydelig fram av en forskrift.

Flertallet av registreringer av EU-typegodkjente kjøretøy gjøres via Autosys kjøretøy bransjeløsning uten at disse forevises for en trafikkstasjon. Dette forutsetter at importøren har avtale om elektronisk COC i Bransjeløsningen og har meldt inn elektronisk COC til Statens vegvesen. Den som har inngått avtalen om å bruke bransjeløsningen, har da ansvaret for at kjøretøyet er i samsvar med COC, både identitet og opprinnelig godkjenning.

Dersom importøren ikke har avtale om elektronisk COC i Bransjeløsningen, må disse kjøretøyene forevises en trafikkstasjon for kontroll av kjøretøyets identitet og overensstemmelse med opprinnelig godkjenning. Trafikkstasjonen benytter AKG som verktøy til å legge disse inn i Kjøretøyregisteret. Forskriften sier kan utføres kontroll fordi dette både hjemler bruken av Bransjeløsning og forevisning med kontroll på trafikkstasjonen.

Mer informasjon om Autosys kjøretøy bransjeløsning finnes på [vegvesen.no](http://vegvesen.no)

### Kapittel 3 – Typegodkjenning

Kapitlet inneholder bestemmelser om EU-typegodkjenning, nasjonal typegodkjenning av småserier og restkjøretøy. Dette kapitlet inneholder bestemmelsene om gjennomføring av typegodkjenning. For registrering, forevisning og identitetskontroll av nytt EU-typegodkjent kjøretøy se omtalen av § 2–5 ovenfor.

Bestemmelsen om EU-typegodkjenning er forenklet sammenliknet med gammel bestemmelse om EF-typegodkjenning, bestemmelsene om nasjonal typegodkjenning og restkjøretøy er overført med noen endringer. Disse endringene er først og fremst for å tilpasse forskriften til forordning (EU) 2018/858, samt at det ved nasjonal typegodkjenning av småserier er fastsatt at underlagsmateriale skal fremlegges i de tilfeller hvor fabrikanten selv utsteder dokumentasjonen.

Norsk myndighet for typegodkjenning er kontor for Kjøretøygodkjenning (ADA71).

Trafikkstasjonene skal ikke svare på henvendelser om typegodkjenning av nye typer kjøretøy, men henviser slike spørsmål til informasjonen som finnes på [vegvesen.no](http://vegvesen.no), [Kommersiell import av kjøretøy | Statens vegvesen](#)

Ved spørsmål om hvordan en importør skal gå fram for å få et vedtak om restkjøretøy, vises det til informasjonen på <https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/for-forhandlere/registrere-restkjoretoy/>. Vær oppmerksom på at denne ordningen kun gjelder typegodkjente kjøretøy. Kjøretøy som skal enkeltgodkjennes har egen overgangsbestemmelse i § 4-4 sjette ledd.

### Kapittel 4 – Enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy

Kapitlet inneholder bestemmelser om de ulike godkjenningsordningene for enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy. Bestemmelsene er i hovedsak videreført fra gammel forskrift. Det er gjort enkelte tilpasninger for å gjøre forståelsen av relevante bestemmelser mer tilgjengelig, herunder en avklaring av hva som skal anses som nytt kjøretøy (§4-1) og hvilke kjøretøy som kan enkeltgodkjennes (§4-2).

Det er også gitt adgang til å EU-enkeltgodkjenne nytt kjøretøy iht. kravene gitt i forordningens artikkel 44. EU-enkeltgodkjenning er en valgfri ordning for M1- og N1-kjøretøy som importeres fra tredjeland, samt for spesialkjøretøy som tilfredsstillende alle krav i forordning (EU) 2018/858 vedlegg II del III.

Videre er det også utarbeidet et nytt vedlegg som tydeliggjør, samt forskriftsfester, de ulike datoene som gjør et krav obligatorisk ved godkjenning av et kjøretøy etter § 4-4 Nasjonal enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy. Disse datoene fastsettes etter en gjennomgang av de internasjonale rettsaktene, og skal skape en klarhet og økt forutsigbarhet for gjeldende krav i Norge. Dette innebærer blant annet at brukerne ikke lenger skal forholde seg til de respektive rettsaktene for å fastsette de ulike overgangsbestemmelsene som fremkommer der.

Et ytterlige tiltak som er gjennomført i ny forskrift er innføringen av et separat kapittel (kapittel 10), som erstatter forhenværende vedlegg 3 med hensyn til å fastsette alternative krav ved enkeltgodkjenning. Videre er det også inntatt egne hjemler som fastsetter alternative nasjonale bestemmelser for lysutstyr (§8-2) og nasjonale bestemmelser for lys- og refleksutstyr som ikke reguleres av FN-regulativ nr. 48 (§8-3)

For behandlingen av kjøretøy etter disse alternative kravene ifm. Nasjonal enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy, er det fastsatte prosedyrer i MKH 7296499 – «Juridiske betraktninger og grunnlag for enkeltgodkjenning av kjøretøy» som kommer til anvendelse.

## Kapittel 5 – Enkeltgodkjenning av brukt kjøretøy

Kapittelet inneholder bestemmelser om de ulike godkjenningsordningene for bruktimportert kjøretøy. Det er ikke noen materielle endringer av betydning. Bestemmelsene bygger på

§ 10, samt §§ 10 a, b og c i bilforskriften 2012.

### **Godkjenning av bruktimportert kjøretøy etter §5-2**

§ 5-2 annet led bokstav c «Bil og tilhenger til bil som er enkeltgodkjent i annet EØS-land...» er en videreføring av tilsvarende ordlyd fra bilforskriften 2012, men teksten er nå inntatt i de respektive bestemmelsene som omhandler både nytt og bruktimporterte kjøretøy, fremfor å referere til bestemmelsen for nytt kjøretøy, som i bilforskriften 2012

Det presiseres at bokstav (e) i § 5-2 annet ledd viser til § 4-3 (EU-enkeltgodkjenning). Dette skal sikre at de aktuelle kjøretøyene (M1 og N1) 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 forordning (EU) 2018/858.

### **Godkjenning av bruktimporterte kjøretøy som oppfyller 3.lands nasjonale krav**

Når det gjelder §§ 5-3 til 5-5, benyttes disse i all hovedsak ved import fra USA og Canada,

selv om bestemmelsene ikke krever at de kommer fra disse landene (kun at de oppfyller

kravene til ett av disse). Vi har derfor valgt å benytte «tredjeland krav» i tittelen slik at det gir en bedre indikasjon på bruksområdet for bestemmelsen («tredjeland» vil si land utenfor EØS). Kjøretøy som godkjennes etter disse bestemmelsene skal som tidligere behandles ved Drammen trafikkstasjon + hjelpestasjonene Hafslund, Skien, Haugesund, Trondheim og Bodø.

Det presiseres at bestemmelsene i kapittel 5 som omhandler bruktimporterte kjøretøy som oppfyller tredjeland nasjonale krav, ikke omhandler de tekniske, men de administrative kravene til berørte kjøretøy. De respektive paragrafene henviser til de tekniske kravene i kapittel 11. Bakgrunnen for dette er at ny bilforskrift nå er strukturert sånn at del 1 inneholder administrative krav og del 2 tekniske krav.

## Kapittel 6 – Særlige godkjenningsregler

Kapittel 6 inneholder en del særlige bestemmelser for noen typer kjøretøy.

For §§ 6-1 til 6-3, samt §§ 6-6 og 6-7 er det nødvendig med nasjonale bestemmelser fordi disse kjøretøyene enten er unntatt forordningen, eller at det er frivillig å følge den.

Forordningen har i stor grad samme bestemmelser for disse gruppene som direktiv 2007/46/EF hadde, med unntak av kjøretøy for væpnede styrker som nå er helt unntatt forordningen, og som skal behandles etter nasjonale bestemmelser gitt i § 6-7.

### § 6-1. **Ambulanser**

Reglene for ambulanse i § 6-1 innebærer ingen materielle endringer, men i motsetning til tidligere er det tatt inn en henvisning til forskrift 18. januar 2002 nr. 55 om godkjenning og registrering av utrykningskjøretøy, for å tydeliggjøre sammenhengen mellom biltypen og dens status som utrykningskjøretøy. Ordningen med godkjenning av ambulanser, er tillagt Tønsberg Trafikkstasjon.

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

Ved godkjenning av kjøretøy etter § 6-2 er det verdt å merke seg at formuleringen kan i forordningen angir at det er valgfritt å følge rettsakten for de nevnte kjøretøyene. Med bakgrunn i dette åpner § 6-2 første ledd opp for at de alternativt kan følge de nasjonale, tekniske kravene i kjøretøyforskriften, men da kun gjennom enkeltgodkjenning.

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

### § 6-4. **Prototyper**

### § 6-5. **Selvkjørende kjøretøy**

Bestemmelsen omhandler som angitt selvkjørende kjøretøy, men denne henviser kun videre til relevante bestemmelser.

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

### § 6-7. **Kjøretøy for Forsvaret**

De militærtaktiske kjøretøyene er som nevnt nå helt unntatt forordningen, og skal behandles utelukkende etter nasjonale krav. Godkjenning og registrering av kjøretøy til forsvaret, er tillagt Risløkka trafikkstasjon.

### § 6-8. **Bevaringsverdige kjøretøy**

### § 6-9. **Godkjenning av tilhenger for kjøring i hastighet over 80 km/t – Tempo 100-ordning**

§ 6-9 omhandler godkjenning av tilhenger for kjøring i hastighet over 80 km/t, såkalt Tempo 100-ordning. Paragrafen henviser for øvrig til forskriftens vedlegg 3 med hensyn til kravet til utformingen av Tempo-100 merket, samt beregningsgrunnlaget for minimumsvekt på trekkende bil. Se også internopplæring; AKG - Godkjenning i "Tempo 100" ordningen.

## Kapittel 7 – Endring av godkjent kjøretøy

Kapittel 7 viderefører bestemmelsene fra kjøretøyforskriften kapittel 7 som i dag er gjort gjeldende gjennom en henvisning i gammel bilforskrift § 17. I tillegg viderefører kapittelet bestemmelsene fra gammel bilforskrift § 17, og de øvrige bestemmelsene fra kjøretøyforskriften som denne paragrafen i den gamle bilforskriften henviser til. Dette er bestemmelsene om bilbelter, seter og ettermontering av LPG og CNG. Til slutt er bestemmelsen om krav til understellsnummer ved skade, reparasjon, ombygging og oppbygging videreført fra gammel bilforskrift. Legg merke til at bestemmelsen om fremstilling for ny godkjenning står i § 2–6, denne bestemmelsen fantes tidligere i kjøretøyforskriften § 6–9.

Den etablerte praksisen for kontroll og vurdering i henhold til kapittel 7 fortsetter derfor uendret. Retningslinjene som er gitt ved hjelp av MKH-dokumenter og andre skriv er fortsatt gyldige. I en overgangsperiode vil disse dokumentene fortsatt vise til de gamle forskriftene. Henvisninger til gamle forskrifter skal oppfattes som henvisning til tilsvarende bestemmelse i den nye bilforskriften. Etter hvert som nye retningslinjer kommer på plass, vil disse samtidig oppheve de gamle.

Anbefalinger som er gitt fra SFOOR er fortsatt gyldige, men dersom det skulle være noe som er uklart, tas dette opp med den lokale SFOOR-kontakten (uendret praksis). Denne forskriftsendringen påvirker ikke rutinene som er fastsatt med hjemmel i forskrift om godkjenning og registrering av amatørbygde kjøretøy.

§ 7-1 Reparasjon, ombygging og oppbygging gir en ramme for resten av kapittel 7, og viderefører og presiserer tidligere bestemmelser og praksis. Første, annet og tredje ledd presiserer når dette kapittelet skal benyttes, og når et oppbygd kjøretøy skal anses som nytt kjøretøy i henhold til forskriftens øvrige bestemmelser.

## Kapittel 8 – Bruk av nasjonale tekniske bestemmelser

Kapittelet inneholder bestemmelser for dekk og felg samt lys- og refleksutstyr.

### § 8-1 Bruk av dekk og felg

Første ledd viser til vilkårene for piggdekk i §§ 13-1 og 13-2.

Annet ledd viser til at de tekniske kravene for endring av dekk og felg finnes i § 13-3 og at endringer innenfor vilkårene i § 13-3 første ledd ikke er godkjenningspliktige.

### § 8-2 Alternative nasjonale bestemmelser for lysutstyr

Bestemmelsene om lys- og refleksutstyr i § 8-2 gjelder både ved førstegangsgodkjenning og ved endringer på registrert kjøretøy.

Ved førstegangsgodkjenning gjelder kravene i § 8-2 som alternativ eller tillegg til kravene i FN-regulativ 48. Kravene skal da dokumenteres på lik linje med alle andre tekniske krav, se likevel anledningen til samsvarserklæring.

Bestemmelsene i kjøretøyforskriftens §28-1 nr. 4 er i hovedsak videreført, men med noen tilpasninger. I tillegg er det nytt at ny bil og tilhenger til bil må være utstyrt med tåkelys bak, som fastsatt i FN-regulativ 48.

Ved endringer på registrerte kjøretøy er det ikke krav om framstilling for ny godkjenning, dersom de tekniske kravene det henvises til i § 8-2 er tilfredsstillt.

**§ 8-3 Nasjonale bestemmelser for lys- og refleksutstyr som ikke reguleres av FN-regulativ nr. 48**  
Bestemmelsene om lys- og refleksutstyr i § 8-3 gjelder både ved førstegangsgodkjenning og ved endringer på registrert kjøretøy.

Ved førstegangsgodkjenning gjelder kravene i § 8-3 som eneste nasjonale krav. Kravene skal da dokumenteres på lik linje med alle andre tekniske krav, se likevel anledningen til samsvarserklæring.

Ved endringer på registrerte kjøretøy er det ikke krav om framstilling for ny godkjenning, dersom de tekniske kravene det henvises til i § 8-3 er tilfredsstillt.

Videre gjør den nye organiseringen av kravene det helt klart, at lys som nevnt i denne paragrafen og i §§ 14-3, 14-9, 14-10 og kapittel 12, er regulert av nasjonale bestemmelser, og dermed ikke omfattet av punkt 5.22 i FN-regulativ 48: «With the exception of retro-reflectors, a lamp even bearing an approval mark is deemed not to be present when it cannot be made to operate by the sole installation of a light source and/or a fuse.» Dette betyr at for eksempel blålys må fjernes helt, når bilen ikke lenger er godkjent som utrykningskjøretøy.

### [Kapittel 9 – Alternative krav ved nasjonal småseriegodkjenning](#)

Dette kapitlet innebærer ingen materielle endringer fra tidligere forskrift, og viderefører den samme henvisningen til vedlegg 2.

Se også kapittel 3.

### [Kapittel 10 – Alternative krav ved enkeltgodkjenning](#)

Kravene i dette kapitlet er en videreføring av tidligere vedlegg 3 til bilforskriften, men strukturert og fremstilt på en mer oversiktlig måte.

For behandlingen av kjøretøy etter disse alternative kravene ifm. Nasjonal enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy er det fastsatte prosedyrer i MKH 7296499 «Juridiske betraktninger og grunnlag for enkeltgodkjenning av kjøretøy» som fortsatt kommer til anvendelse, se utdrag fra dokumentet nedenfor. Se også «Nærmere om krav- og hjelpedokumenter (MKH-dokumenter)» tidligere i veiledningen.

Eksempel fra MKH 7296499 som gir saksbehandlingsprosedyrer ved behandling av alternative krav:



#### **Godkjenning iht. bilforskriften vedlegg 3, f.eks. kravområde 48A Masse og dimensjoner**

- Med bakgrunn i at vedlegg 3 er en del av forskriften er det ikke nødvendig å behandle disse alternative krav med hjemmel i bilforskriften § 22.
- Fabrikanten dokumenterer med henvisning til krav i vedlegg 3
  - · I AKG, velg «Annet godkjent krav» for kravområde 48A
  - · Begrunnelse: referer til hvilke alternativt krav som er aktuelt iht. vedlegg 3 bilforskriften

### [Kapittel 11 – Kjøretøy som oppfyller tredjelands nasjonale krav](#)

Dette kapitlet omhandler de tekniske kravene til brukte kjøretøy som importeres til Norge

og som oppfyller kravene i USA, Canada eller annet EØS-land. Disse bestemmelsene var tidligere å finne i bilforskriftens §§ 10 a, b og c. Det presiseres at bestemmelsene i kapittel 11 ikke omhandler de administrative kravene knyttet til godkjenning av bruktimporterte kjøretøy som oppfyller tredjelands nasjonale krav, men at disse nå er gjengitt i kapittel 5. Bakgrunnen for dette er at ny bilforskrift nå er strukturert sånn at del 1 inneholder administrative krav og del 2 tekniske krav.

### [Kapittel 12 – Krav til spesielle kjøretøy](#)

Kapitlet omhandler hovedsakelig tekniske krav til lyd- og lysutstyr for utrykningskjøretøy, samt regler for farge og profilering, både for utrykningskjøretøy og andre kjøretøy i etatenes tjeneste.

### [Kapittel 13 – Krav til dekk og felg](#)

Kapitlet er i hovedsak en videreføring av kjøretøyforskriftens §13-3 nr. 3 til 7 samt §13-7 nr. 2 til 5, og er gjort gjeldende gjennom ny forskrifts §§ 13-1 og 13-2. Ny forskrifts § 13-3 bygger på kjøretøyforskriften § 13-1 nr. 6, med noen justeringer. Kravene til bytte av felg og dekk har tidligere vært gjenstand for flere generelle dispensasjoner siden 2012. Bakgrunnen for dispensasjonen har blant annet vært at det kan være vanskelig å fremskaffe vinterdekk med spesifikasjoner som samsvarer med kjøretøyets originale dekk. Dette er nå ivaretatt gjennom å forskriftsfeste den delen som har vært gjenstand for generell dispensasjon – nr. 6.1 bokstav a til f. Dette er ment å skulle ivareta alle elementer knyttet til sikkerheten ved bytte av felg og dekk.

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

Forhenværende bilforskrift § 18 første ledd slo fast at man kunne montere på lysutstyr som nevnt i kjøretøyforskriften § 28-1 nr. 4. I ny forskrift er de aktuelle tekniske bestemmelsene forskriftsfestet uten henvisning til kjøretøyforskriftens krav.

De tekniske kravene speiler i hovedsak bestemmelsene fra kjøretøyforskriften, men med noen tillegg og justeringer:

### **§ 14-4. Toppmarkeringslys**

Videreføring av kjøretøyforskriften § 28-1 nr. 4.10.

Første ledd viderefører nr. 1, men inntar også tilhengere. Bestemmelsen om identifikasjonslys, § 28-1 nr. 4.10 pkt. 2, ble i sin tid tatt inn for å tillate de tre identifikasjonslysene som finnes på amerikanske lastebiler, busser og tilhengere. Senere har også Statens vegvesen blitt klar over at den amerikanske bestemmelsen angir avstanden mellom lyktenes senterlinje, mens den norske angir avstand mellom lyktenes lysende flater. Bestemmelsene i annet og tredje ledd er derfor tilpasset disse erfaringene med bestemmelsen.

Annet ledd viderefører første punktum i nr.2, men utvider virkeområdet til også å gjelde tilhengere.

Tredje ledd bokstav a annet punktum innebærer en klargjøring av reglene ved at vi aksepterer at avstanden kan måles enten mellom de lysende flatene eller mellom lyktenes senterlinje.

### **§ 14-6 Markeringslys bak (baklys)**

Det vises til MKH7521067 vedrørende praktisering og tolkning av bestemmelsene om ekstra høyt plasserte markeringslys bak (baklys), noe som også er konkretisert gjennom bokstav (c) i §14-6 annet ledd.

### **§14-7 Retningslys bak og § 14-8 Stopplys**

Det er inntatt ny bokstav (c) i henholdsvis §§ 14-7 annet ledd og 14-8 annet ledd, som presiserer at FN-regulativ 48 ikke har krav til plassering i lengderetningen for retningslys og stopplys.

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

Ny bestemmelse for bruk av reflekterende merking bak eller på sidene av kjøretøy som utfører arbeid på eller langs veg for veg- eller skiltmyndighetene, med bakgrunn i en tidligere dispensasjon.

Formålet med reflekterende folie er å øke kjøretøyenes synlighet og dermed også tryggheten til de som arbeider på eller langs vegen. Ved bruk av reflekterende folie er det viktig at denne ikke virker blendende på øvrige trafikanter, og det er videre satt som krav at refleksfolien skal være i henhold til FN-regulativ 104.

## Kapittel 15 – Administrative bestemmelser, gebyr m.m

Videreføring av tidligere forskrifts § 20, som hjemler kravet til gebyr for enkelte godkjenningsformer.

Gebyrbestemmelsen i denne forskrift gjelder også ved godkjenning av bil og tilhenger til bil iht. tidligere forskrifter.

## Kapittel 16 – Markedstilsyn

Den markedstilsynsaktiviteten som Statens vegvesen gjør i dag, er organisert i divisjon Trafikant og Kjøretøy, avdeling Tilsyn. Tilsynsmyndigheten utfører tilsynet og kan iverksette tiltak og sanksjoner i henhold til relevante bestemmelser angitt i forskriften.

## Kapittel 17 – Ikrafttredelse, unntak og overgangsbestemmelser

Dette kapitlet er en videreføring av tidligere forskrifts kapittel 6, med tilsvarende like titler for bestemmelsene. Overgangsbestemmelser som omhandler typegodkjenninger er ikke regulert i denne bestemmelsen, men følger kravene i forordningens (EU) 2018/858 artikkel 89. Forholdet til restkjøretøy med nasjonale typegodkjenninger er tatt inn i § 3-3 annet ledd.

I tillegg til å slå fast når forskriften skal tre i kraft, vil denne bestemmelsen oppheve gjeldende bilforskrift. Dette betyr ikke at de tekniske kravene som har vært gjeldende i perioden 15. september 2012 – 30. september 2022 faller bort. Det er gjennom § 1-7 slått fast at de tekniske kravene på tidspunktet for første gangs registrering gjelder, og det vil da innebære at forskriftens tekniske krav på det aktuelle tidspunktet er gjeldende.

## Vedleggene til forskriften

### Vedlegg 1 – Tekniske krav ved enkeltgodkjenning

Tidligere vedlegg 1 er flyttet til vedlegg 5, som også endrer tittel til «EU-rettsakter tatt inn i forskriften».

Nytt vedlegg 1 tydeliggjør samt forskriftsfester de ulike datoene, som gjør et krav obligatorisk ved godkjenning av et kjøretøy etter § 4-4 Nasjonal enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy. Disse datoene fastsettes etter en gjennomgang av de internasjonale rettsaktene, og skal skape en klarhet og økt forutsigbarhet for gjeldende krav i Norge. Dette innebærer blant annet at brukerne ikke lenger behøver å forholde seg til de respektive rettsaktene for å fastsette de ulike overgangsbestemmelsene som fremkommer der.

#### **Oppbyggingen av nytt vedlegg 1**

Vedlegg starter med en innledende tekst som forklarer en del viktige begrep som er benyttet gjennomgående i vedlegget, samt hvordan bestemmelsene skal brukes.

Videre er de enkelte kravområdene gitt hvert sitt nummererte avsnitt. Nummereringen sammenfaller med nummereringen av kravområdene i gjeldende vedlegg 1 og i forordningen (EU) 2018/858. Denne nummereringen er videreført fra bilforskriften fra 2012 og direktiv 2007/46/EF.

For hvert enkelt kravområde er det listet opp hvilke kjøretøygrupper kravområdet omfatter, og videre om det kan finnes separate tekniske enheter (STU) og/eller komponenter med typegodkjenning for kravområdet. For noen kravområder er det også aktuelt å vise at det er krav til monteringen av typegodkjent STU og/eller komponent, eller at kravområdet kun omfatter tekniske krav til STU og/eller komponent og kun viser hvilke kjøretøygrupper som STU/komponenten kan monteres på. Rettsaktene som er aktuelle for kravområdene er satt opp i en enkel tabell som viser rettsaktens betegnelse og datoer for når den er obligatorisk for enkeltgodkjenning og når den ikke lenger kan benyttes for enkeltgodkjenning. For en del kravområder er det nødvendig med nærmere forklaring av for eksempel overgangsdatoer eller mer finmasket inndeling enn kjøretøygrupper. Der hvor det finnes nasjonale unntak omtales disse.

#### **Visning av gjeldende unntak og alternative krav**

For de kravområdene hvor det er aktuelt, vises det til nasjonale unntak eller alternative krav i kapitlene 8, 10 og 14. Der det er aktuelt vises det også til gjeldende generelle unntak som ikke er tatt inn i forskriften, men som finnes som «rundskriv».

#### **Endring i kravnivå og bruk av overgangsbestemmelsen**

Nytt vedlegg 1 viser til en del kravområder, hvor det materielle innholdet i hovedsak er overført uendret til ny rettsakt. (se kortforklaringen av (EU) 2021/535 sist i [denne veiledningen](#)). Her blir det i praksis kun en endring i hvilken rettsakt det skal henvises til ved

byggingen og dokumenteringen av kjøretøy som skal enkeltgodkjennes. Fabrikanter, påbyggere og andre som søker om godkjenning av kjøretøy må likevel gjøre seg kjent med den nye rettsakten, og tilpasse sin dokumentasjon til denne nye rettsakten.

Forordning 2019/2144 artikkel 15 sier at EU-typegodkjenninger for kjøretøy, systemer, komponenter eller separate tekniske enheter utstedt til og med 5. juli 2022, i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 78/2009, forordning (EF) nr. 79/2009 eller forordning (EF) nr. 661/2009 og tilhørende særrettsakter fortsatt er gyldige. Disse typegodkjenningene blir ugyldige når de relevante kravene i forordning (EU) 2021/535 har blitt endret, eller det er lagt til nye krav.

Dette betyr i praksis at «de gamle» kravene listet opp i «[Kort fortalt om forordning EU 2021/535](#) ..» fortsatt kan benyttes etter 1. oktober 2022 ved enkeltgodkjenning i Norge, dersom kjøretøy, systemer, komponenter eller separate tekniske enheter er typegodkjent etter «de gamle» kravene.

For flere kravområder som reguleres av FN-regulativ er det også endringer i obligatorisk kravnivå. Fabrikanter, påbyggere og andre som søker om godkjenning av kjøretøy må derfor gjøre seg kjent med de nye endringene i kravene, og gjøre de nødvendige endringene på både produktene og dokumentasjonen i henhold til det nye kravnivået. Tilsvarende gjelder der hvor det både er ny rettsakt og endring i det materielle kravet (innholdet) i rettsakten.

Vi minner om overgangsbestemmelsen i bilforskriften § 4-4 sjette ledd, som åpner for at bil og tilhenger til bil som er dokumentert bestilt hos fabrikant eller produsert før ikrafttredelsesdatoen for et nytt krav, kan enkeltgodkjennes også etter denne dato når kjøretøyet tilfredsstiller de krav som ble stilt før denne dato. Dette forutsetter at kjøretøyet registreres innen ett år etter kravets ikrafttredelsesdato. Denne overgangsbestemmelsen kan benyttes i de eksemplene som er listet opp i dette avsnittet.

## Vedlegg 2 – Tekniske krav og administrative bestemmelser for nasjonal småserietypegodkjenning for tilhenger i gruppe O1 og O2

Videreføring av tidligere vedlegg 2 til bilforskriften.

## Vedlegg 3 – Tempo 100-ordning

Vedlegget er en videreføring av tidligere forskrifts vedlegg 5, og opplister i Del A krav til trekkende bils egenvekt med fører, og i Del B fastsettes kravene til utformingen av Tempo-100 merket.

## Vedlegg 4 – Alternative krav ved enkeltgodkjenning av N1

Videreføring av tidligere vedlegg 4 til bilforskriften. Vedlegget omhandler alternative krav ved enkeltgodkjenning av N1.

Tabellen kan benyttes for kjøretøy som tilfredsstillt kravene for N2 og som ønskes klassifisert som N1. Tabellen kan benyttes både for kjøretøy som ikke tidligere er klassifisert, godkjent og registrert i Norge og for kjøretøy som er klassifisert, godkjent og registrert i Norge. Tabellen gir overgangsbestemmelser der det stilles andre eller lempeligere krav til N2 enn til N1, inkludert der hvor det ikke stilles krav til N2 for det aktuelle kravområdet. Tabellen kan også benyttes for kjøretøy som tilfredsstillt kravene i forskriften § 11–2 (FMVSS/CMVSS). (For kravområdene som er omtalt har FMVSS/CMVSS samme krav for alle kjøretøy med største totalvekt  $\leq 4\,536$  kg.). For kravområder som ikke er omtalt i denne tabellen, anses kravene for N1 å være tilfredsstillt dersom kravene for N2 er tilfredsstillt. Kravområder som kreves for N2 men ikke N1 behøver ikke være tilfredsstillt.

#### [Vedlegg 5 – EU-rettsakter tatt inn i forskriften](#)

Vedlegget er en videreføring av innhold og struktur fra tidligere forskrifts vedlegg 1, men virkeområdet til er nå endret til å kun synliggjøre implementeringen av de ulike rettsaktene til norsk rett.

Det presiseres at det ved enkeltgodkjenning av kjøretøy i henhold til § 4–4, kun er nytt vedlegg 1 som gjelder som norsk forskrift, med mindre annet fremkommer.

## Nytt «rammeverk» for endringene i bilforskriften.

### Kort fortalt om ny rammeforordning – EU 2018/858

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 opphever og erstatter rammedirektivet 2007/46/EF.

Forordningen inneholder tekniske krav og administrative bestemmelser for EU-typegodkjenning av biler og tilhengere, samt komponenter og separate tekniske enheter (STU) til disse. Som direktivet, gir også forordningen føringer for nasjonal småserietypegodkjenning samt enkeltgodkjenning av biler og tilhengere. Nytt med forordningen er at den fastsetter tekniske krav og administrative bestemmelser for EU-enkeltgodkjenning av biler og tilhengere, samt at den innfører strengere krav til markedsovervåking.

### Kort fortalt om ny sikkerhetsforordning – EU 2019/2144

Ny sikkerhetsforordning (EU) 2019/2144 innfører oppdaterte og nye sikkerhetsfunksjoner/–krav som skal anvendes i forbindelse med godkjenning av biler, busser og lastebiler. Forordningen trer i kraft 5. juli 2022 i EU, og erstatter da tidligere sikkerhetsforordning (EF) nr. 661/2009, samt at særrettsakter med knytning til denne blir opphevet. De nye sikkerhetskravene vil gradvis fases inn i tidsrommet 2022 – 2026.

I forbindelse med overgangen fra gammel (EF 661/2009) til ny sikkerhetsforordning (EU 2019/2144), der bl.a. eksisterende og nye kravområder i større grad vil basere seg på FN-regulativer er det behov for å tilpasse både tekniske krav og administrative rutiner knyttet til godkjenning.

### Kort fortalt om forordning EU 2021/535 som fastsetter gjennomføringsbestemmelser til EU 2019/2144

Forordning (EU) 2021/535 er en gjennomføringsforordning til 2019/2144. Den inneholder hovedsakelig oppdaterte **tekniske bestemmelser** og prosedyrer/henvisninger vedrørende godkjenning av kjøretøy, systemer og komponenter.

Innholdet i særrettsaktene som blir opphevet fra 1. oktober er overført (og på noen punkter endret), og gjenfinnes i vedleggene til forordning 2021/535. (se nedenfor)

Gjennomføringsforordning (EU) 2021/535 skal sikre at denne overgangen (administrativt som teknisk) blir mest mulig sømløs, og lister opp en rekke endringer av bestemmelser/regler for godkjenning av kjøretøy, komponenter og systemer i henhold til forordning (EU) 2019/2144.

Forordning 2019/2144 artikkel 15 sier at EU-typegodkjenninger for kjøretøy, systemer, komponenter eller separate tekniske enheter utstedt til og med 5. juli 2022, i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 78/2009, forordning (EF) nr. 79/2009 eller forordning (EF) nr. 661/2009 og tilhørende særrettsakter fortsatt er gyldige. Disse typegodkjenningene blir ugyldige når de relevante kravene i forordning (EU) 2021/535 har blitt endret, eller det er lagt til nye krav.

Dette betyr i praksis at «de gamle» kravene listet opp nedenfor fortsatt kan benyttes etter 1. oktober 2022 ved enkeltgodkjenning i Norge, dersom kjøretøy, systemer, komponenter eller separate tekniske enheter er typegodkjent etter «de gamle» kravene.

Vi minner om at nytt vedlegg 1 til bilforskriften som trer i kraft 1. oktober vil fortløpende ivareta nye datoer for ikrafttredelser ved enkeltgodkjenning av kjøretøy i Norge.

Forordning 2021/535 teller i alt 14 artikler fordelt over 5 kapitler, i tillegg til 14 vedlegg. Disse vedleggene erstatter i stor grad de fleste av særrettsaktene som blir opphevet, og gjengis kort her:

- Vedlegg I Opplysnings skjema knyttet til typegodkjenning på områder som er omfattet av FN-regulativer.
- Vedlegg II Krav til fabrikasjonsplate (**Erstatter EU 19/2011\*EU 249/2012**)
- Vedlegg III Flate for montering av kjennemerke (**Erstatter EU 1003/2010**)
- Vedlegg IV Vindusvisker inkl. innretninger for lyktespyling. (**Erstatter EU 1008/2010**)
- Vedlegg V Hjulavskjerming (**Erstatter EU 1009/2010 og omfatter M1-kjøretøy**)
- Vedlegg VI Avisings-/avduggingsanlegg (**Erstatter EU 672/2010**)
- Vedlegg VII Slepeanordninger (**Erstatter EU 1005/2010**)
- Vedlegg VIII Hjulavskjerming. (**Erstatter EU 109/2011**)
- Vedlegg IX Girskiftindikator (**Erstatter EU 65/2012**)
- Vedlegg X Innstigningsforhold til kjøretøyet. (**Erstatter EU 130/2012**)
- Vedlegg XI Reversgir (**Erstatter EU 130/2012**)
- Vedlegg XII Frontalbeskyttelsessystemer for M1 and N1. (**Erstatter 78/2009/EF**)
- Vedlegg XIII Masse og dimensjoner. (**Erstatter EU 1230/2012**)
- Vedlegg XIV Krav til materialkompatibilitet og hydrogensprøhet for hydrogensystemer og komponenter for hydrogendrevne kjøretøyer, som er viktige for å sikre et høyt sikkerhetsnivå når det gjelder materialvalg i hydrogensystemer. (**Erstatter delvis EU 79/2009\*EU 406/2010, men forutsetter tilleggskrav i FN-regulativ 134.00**)

(Kommentarer til opplister er gitt i parentes, og vil gi relevante opplysninger. Det er allikevel bilforskriftens vedlegg 1 som til enhver er regulerende og gjeldende)



## Kort fortalt om gjennomføringsforordning– EU 2020/683

Gjennomføringsforordning (EU) 2020/683 inneholder **administrative krav** i forbindelse med godkjenning og markedsovervåkning av bil og tilhenger til bil, og endrer rammeforordning (EU) 2018/858.

I forordning 2018/858 fremgår det blant annet av artiklene 24, 28, 30, 36, 38, 41, 42, 44 og 45 at Kommisjonen skal vedta gjennomføringsbestemmelser når det gjelder modell for informasjonsmappe, EU-typegodkjenningsattest, format for prøverapporter, format for typegodkjenningsattest i papirformat, modell for EU-typegodkjenningsmerke, modell for nummeringssystem for EU-typegodkjenninger, nasjonale typegodkjenninger for kjøretøy produsert i små serier og harmoniserte nummeringssystem for EU- og nasjonal enkeltgodkjenning.

Gjennomføringsbestemmelsene som er nevnt i artiklene i avsnittet over er alle samlet i nærværende forordning 2020/683. Forordningen består av 9 artikler og 8 vedlegg, slik:

**Artikkel 1** henviser til vedlegg I i forordningen som fastsetter modell for opplysningsskjema for

- enkeltgodkjenning av et komplett kjøretøy,
- blandet godkjenning av kjøretøy,
- etappevis typegodkjenning av et kjøretøy,
- typegodkjenning av systemer, komponenter eller separate tekniske enheter
- opplysningsskjema for trinnvis EU-typegodkjenning av et komplett kjøretøy.

**Artikkel 2 og 3** henviser til vedlegg III når det gjelder mal for godkjenningssattest av

- kjøretøyer som er produsert i små serier,
- EU-enkeltgodkjenning,
- nasjonal typegodkjenning for små serier
- nasjonal enkeltgodkjenning av kjøretøy.

**Artikkel 4** henviser til vedlegg IV hvor det fastsettes nummeringssystem for godkjenningssattest.

**Artikkel 5** henviser til vedlegg V når det gjelder utseende på typegodkjenningsmerke for komponenter og separate tekniske enheter.

**Artikkel 6** henviser til vedlegg VI når det gjelder opplysninger om testresultat.

**Artikkel 7** henviser til vedlegg VII som beskriver hvordan formatet for prøverapporten skal fremstå.

**Artikkel 8** henviser til vedlegg VIII når det gjelder hvordan typegodkjenningsattest i papirformat skal se ut.

## Kort sammendrag om nye rettsakter og norsk tilnærming til disse

Med bakgrunn i at rammeverket for den nye bilforskriften nå er endret, samt at ny sikkerhetsforordning også er implementert, vil det kunne være behov for å redegjøre kort for noen av de tekniske endringene som følger av dette.

Sikkerhetsforordningen 2019/2144 gir gjennom bilag II en tabell som viser hvilke overgangsbestemmelser som vil være gjeldende for de ulike rettsakter – avhengig av tilknytningen til kjøretøygruppe, komponent eller separat teknisk enhet. Tabellen viser også ikrafttredelser av nye bestemmelser som på sikt også vil inntas i norsk rett, som f.eks. platooning og utsyn fremover for tunge kjøretøy. Tabellen knytter seg som kjent i hovedsak mot krav ved typegodkjenning, og setter i så måte «stoppdatoer» for eksisterende kravnivåer ved typegodkjenning, samt «stoppdatoer» for registrering av kjøretøytyper og ibrukttagelse av komponenter og separate tekniske enheter.

Som nevnt ved flere anledninger i veiledningen er det vedlegg 1 til bilforskriften som fastsetter og forskriftsfester hvilke krav som gjelder som minstenivå ved enkeltgodkjenning i Norge. Dette vil også angjelde nasjonale tillem্পninger og tilpasninger.

Det kan her som et eksempel nevnes kravområde 4A som viser til EU 2021/535 vedlegg III som obligatorisk kravnivå fra 01.oktober 2022. Her er det ved enkeltgodkjenning gjennomført et nasjonalt unntak fra rettsaktens krav til flater for to kjennemerker bak på kjøretøy i gruppe O2, O3 og O4. Videre er det også presisert at rettsaktens krav til flate for montering av kjennemerke foran, først blir obligatorisk ved enkeltgodkjenning i Norge 7.juli 2026.

Som et annet eksempel kan det også nevnes at kravet til kontrollsiffer i oppbyggingen av kjøretøyets VIN ikke trer i kraft før 7. juli 2026 for enkeltgodkjenning av kjøretøy.

### Sammenligningstabell

Siden 15. september 2012 og frem til 01. oktober 2022 er det rammedirektivet 2007/46/EF som har vært premissgiver for oppbyggingen og forståelsen av bilforskriften. Dette innebærer gjerne at brukere av forskriften har fått en inngående kjennskap til de ulike artiklene og vedleggene i nevnte direktiv. Fra og med 1. oktober 2022 er det som kjent rammeforordning 2018/858 som vil være den nye premissgiveren, og for å forenkle tilnærmingen til denne vises det til vedlegg XI som angir en sammenligningstabell mellom de respektive rettsaktene. Dette vil primært være et verktøy for å finne tilsvarende innhold i ny rammeforordning.

Som et eksempel på dette vises her tabellens sammenligning mellom direktivets artikkel 24, som i ny forordning omhandles i artikkel 45 og 46. Artiklenes innhold gir grunnlaget for bilforskriftens § 4-4 Nasjonal enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy.

Direktiv 2007/46/EF	Nårværende forordning
---------------------	-----------------------

Artikel 24

| Artikel 45 og 46