

Kapittel 4: Godkjenning av varebil med en og to seterader (kl. 1 og 2) med avgiftsklassifisering

Eksisterende nasjonale typegodkjenninger (før 29. april 2013):

Eksisterende nasjonale typegodkjenninger for N₁ opprettholdes fram til 29. april 2013. Endring av disse utføres til nevnte dato så lenge biltypen går videre. Dette gjelder både M₁ konvertert til N₁, og N₁ med flere seterader ombygd til en seterad. Etter denne dato er de nasjonale typegodkjenningene ikke lenger gyldige.

Restkjøretøybestemmelser

Etter den 29. april 2013, kan importør søke Vegdirektoratet om å registrere kjøretøy i en periode på 18 måneder i henhold til restkjøretøybestemmelsen, jf. forskriftens § 8.

Nye godkjenninger

Avgiftsklassifisering

Avgiftsklassifisering foretas på grunnlag av Toll – og avgiftsdirektoratets forskrifter, ingen endring av praksis. Bl.a. krav til volum i godsrommet, det såkalte «kassekravet» er som tidligere.

Krav til henholdsvis beskyttelsesvegg og varebilvegg

Følgende krav stilles:

- Teknisk klassifisering (fra M₁ til N₁): det skal finnes enten ISO vegg eller ISO surrefester.
 - gjelder IKKE biler som allerede er typegodkjent eller enkeltgodkjent som N₁.
 - det skal IKKE stilles krav om ISO-vegg/fester til bil som er type eller enkeltgodkjent som N₁.
- Avgiftsklassifisering: det skal finnes vegg som tilfredsstillers avgiftsforskriftens krav (samme krav som har vært benyttet i mang år nå).
 - Dersom bilen er utstyrt med ISO vegg anses den å tilfredsstillers avgiftsforskriftens krav.
 - Dersom bilen er utstyrt med ISO surrefester (kan muligens finnes i stasjonsvogner/SUV eller kjøpes som alternativ til å teste vegg), er det tilstrekkelig at veggen tilfredsstillers avgiftsforskriftens krav (fortsette å bruke de veggene som har vært brukt i en årrekke).

Beskyttelsesvegg i varebil klasse 2 med åpent lasteplan («pick up»), følgende gjelder:

Dersom lasteplanet oppfyller kravene til varebil klasse 2, kan bakvegg i førerhus utgjøre beskyttelsesvegg. Hvis det er vindu i bakveggen må det legges ved styrkedokumentasjon eller vinduet beskyttes med stålgitter eller lignende. Dersom plassen innvendig i førerhuset bak setene må medregnes i godsrom for å oppfylle kravene til varebil klasse 2, skal beskyttelsesveggen monteres inne i førerhuset (mellom førerrom og godsrom). Det må da være tilgang med dør også til denne delen av godsrommet.

R – punkt

Opprinnelig EF-typegodkjenning som N₁ med to seterader, kan benyttes ved enkeltgodkjenning av N₁ med en seterad. Dette selv om R – punktet er under 70 cm. Dette forutsetter at bilen fortsatt oppfyller alle andre krav iht. EF-typegodkjenningen og at ikke ytterligere ombygging er foretatt.

Innfestinger for seter og sikkerhetsbelter

Det er ikke et krav at innfestinger for seter og sikkerhetsbelter på andre og tredje seterad skal/må fjernes.

Varebil (N₁) med to seterader ombygd til varebil kl. 2

Varebiler (N₁) med flere seterader kan avgiftsklassifiseres som varebil klasse 2 under forutsetning av at bakseter er fjernet, og beskyttelsesvegg innmontert. Opprinnelig EF-typegodkjenning (COC) som N₁ kan da benyttes forutsatt at ikke ytterligere ombygging foretas.

Innlastingsåpning / baklukeåpning

- Varebil med en seterad (N₁, varebil kl.2) må ha minimum 60 cm høyde i døråpning bak. Kravet til arealmål av innlastingsåpning gjelder IKKE for varebil kl. 2.
- Varebil med to seterader (N₁, varebil kl.1) må dokumentere en innlastingsåpning på minimum 12.800 cm².

Direktivet definerer hvordan arealet skal måles For å måle dette kreves spesialutstyr, og det vil i realiteten være meget vanskelig å måle/dokumentere for andre enn kjøretøyfabrikanten. Utpekt prøveinstans kan være et alternativ til kjøretøyfabrikant.

Endring av registrerte kjøretøy

Ombygging av varebil (N₁) til personbil (M₁)

- M₁ kjøretøy som er bygd til N₁, trenger kun en bekreftelse, f.eks. en COC, på at opprinnelig har vært et M₁ kjøretøy.
- Opprinnelig typegodkjent N₁ kjøretøy, kan ombygges til M1 så sant det tilfredsstillende og dokumenteres de til enhver tids gjeldende tekniske krav til M₁.
- Krav til innbetaling av engangsavgift er fortsatt iht. «Forskrift om engangsavgift på motorvogner». Dette finner dere på www.toll.no
- Det må presiseres at en eventuell fjerning av seteinnfesting for andre eller tredje seterad, ikke automatisk ugyldiggjør en EF-typegodkjenning. Det må vurderes av kontrollør om bærende konstruksjoner er blitt berørt. Ved tvilstilfeller skal det dokumenteres at konstruksjonen ikke er berørt/endret.

Personbil (M₁) som bygges om til varebil (N₁)

Disse kjøretøyene skal tilfredsstillende kravene til teknisk klassifisering som **varebil (N₁)** jf. direktiv 2007/46/EF, vedlegg II, som senest endret ved forordning (EU) nr. 678/2011. Videre skal de tekniske kravene for **varebil (N₁)** i forhold til bilens årsmoell tilfredsstillende. De tekniske kravene til personbil er like med eller strengere enn kravene til varebil med følgende forbehold:

- For biler registrert første gang før 15. september 2012 – ingen nye tekniske krav.
- For biler registrert første gang 15. september 2012 og senere – ny beregning av massefordeling (vektfordeling) etter direktiv 97/27/EF som senest endret ved direktiv 2003/19/EF.

Beregning av nyttelast og jevnfordelt last

Krav til nyttelast i varebil med en seterad, N_1 , (kl. 2), forordning (EU) Nr. 678/2011, bilag 1, nr. 3.6.1

For varebil klasse 2, er det i Norge de to formlene under som er aktuelle. Bokstav a) gjelder der kjøretøyet kun er registrert for en sitteplass, og bokstav b) gjelder kjøretøy med inntil tre sitteplasser.

Denne klassifiseringen er avgjørende med tanke på å få godkjent kjøretøyet som varebil kl. 2, og bestemmer om det er nødvendig å gjøre videre beregninger iht. dir. 97/27/EF.

»P« teknisk tillatt totalmasse

»M« masse i kjøreklar stand (egenvekt)

»n« antall sitteplasser foruten førerens

a) Når $n = 0$: $P - M \geq 100 \text{ kg}$

b) Når $0 < n \leq 2$: $P - (M + n \times 68) \geq 150 \text{ kg}$

Eksempler:

$P = 2400 \text{ kg}$

$M = 1500 \text{ kg}$

a) $n = 0$ (kun registrert med fører plass).
 $2400\text{kg} - 1500\text{kg} = 900 \text{ kg}$, **altså OK.**

b) $n = 2$ (registrert for fører + 2 passasjerer).
 $2400\text{kg} - (1500\text{kg} + 2 * 68) \geq 150 \text{ kg}$
 $2400\text{kg} - 1636 \geq 150 \text{ kg}$
 $764 \geq 150\text{kg}$, **altså OK**

Hvordan dokumentere masse og dimensjonsdirektiv 97/27/EF med seneste endringer?

Beregningene utføres som beskrevet i 97/27/EF, vedlegg I nr. 7, spesielt punktene 7.4.2.4, 7.4.2.5, 7.4.2.5.1 og 7.4.2.6.

Utrekningene som kreves i forbindelse med godkjenning av kjøretøy som er ombygd til varebil kl. 2, består av formlene som vist under. Det må foretas tre beregninger for 1. aksel og tre beregninger for 2. aksel. Disse opplysningene føres inn i tabellen som vist under. Utstyr som kreves for å gjøre disse beregningene er kalkulator og måleutstyr (tommestokk, måleband). Verdiene i kolonne 0, 1 og 2 må ikke overskride verdien i kolonne «Nyttelast aksler» (de respektive tillatte maksimale akselvekter).

NB!

- De forutsettes at disse beregningene skal utføres av den/de som har bygd om kjøretøyet, men trafikkstasjonene skal være behjelpelige med å veilede og eventuelt kunne hjelpe til med beregningene. Dette spesielt i en overgangsperiode.
- Denne utregningen er ikke aktuell for typegodkjente N_1 kjøretøy. Kun for M_1 kjøretøy ombygd til N_1 .
- Denne utregningen er kun aktuell for kjøretøy godkjent 1. gang etter 15. september 2012.

«P» teknisk tillatt totalvekt

« P_1 » teknisk tillatt totalvekt 1. aksel

« P_2 » teknisk tillatt totalvekt 2. aksel

«M» masse i kjøreklar stand (egenvekt)

« M_1 » masse i kjøreklar stand 1. aksel (egenvekt)

« M_2 » masse i kjøreklar stand 2. aksel (egenvekt)

«n» antall sitteplasser foruten førerens

«L» nyttelast i varerom

«a» akselavstand

«b» avstand fra sete til senter for aksel

«c» avstand fra lastens tyngdepunkt ($d/2$) til senter for aksel

«d» måles i gulvhøyde fra bakerste punkt av varebilvegg (bruk loddsnor for å finne bakerste punkt av varebilvegg) til bakdør (med bakdør lukket)

« $d/2$ » betyr halvparten av d

Beregne verdien L for kjøretøyet:

- $L = P - M - (n + 1) * 75$

NB! Det må alltid beregnes L før dere kan ta i bruk formlene nedenfor (minimumskravet er at L beregnes, og at utregningene nedenfor utføres med alle sitteplasser i bruk, jf. 97/27/EF, vedlegg I, nr. 7.4.2.5.1).

Belastning på 1. aksel:

- $((n + 1) * 75 * (a - b) + L * (a - c)) / a \leq (P_1 - M_1)$

Belastning på 2. aksel:

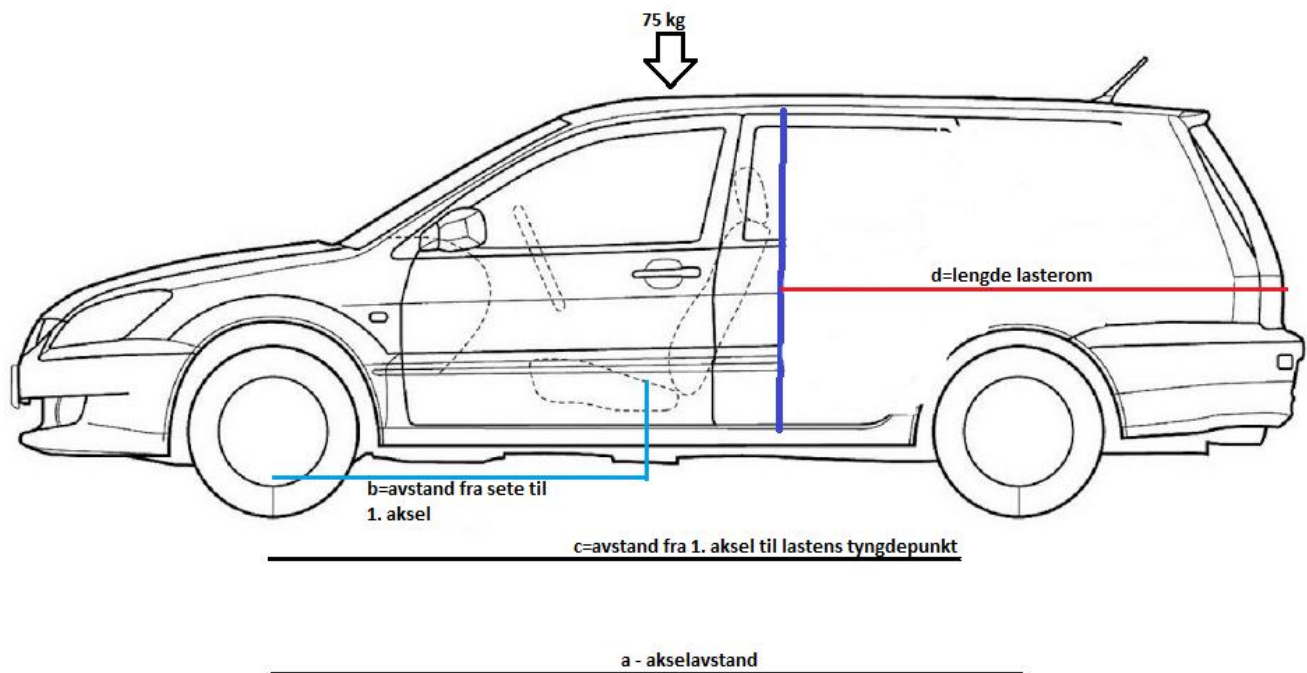
- $((n + 1) * 75 * b + L * c) / a \leq (P_2 - M_2)$

Antall passasjerer - n	0	1	2	Nyttelast aksel
1. aksel				
2. aksel				

Skisse av kjøretøy

Skissen viser hvilke mål som kreves ved utregning av jevnfordelt last etter direktiv 97/27/EF. Denne målingen kan utføres av personer som er kjent med bruken av formlene og måleutstyret beskrevet ovenfor.

Det er også mulig for kontrollørene å kvalitetssikre målingene.



Eksempel på utregnet jevnfordelt last av varebil kl. 2.

Antall passasjerer = n	0	1	2	Nyttelast aksel
1. aksel	138,62	157,17	163,42	175
2. aksel	531,38	512,83	494,28	755

Oppgitte opplysninger:

P 2990kg

P₁ 1450kg

P₂ 1800kg

M 2320kg

M₁ 1275kg

M₂ 1045kg

a 2,79m

n 0, 1, 2

Målte opplysninger:

b 1,6m

c 2,29m

$$L = P - M - (n + 1) \cdot 75$$

$$2990 - 2320 - (0 + 1) \cdot 75 = 595$$

$$2990 - 2320 - (1 + 1) \cdot 75 = 520$$

$$2990 - 2320 - (2 + 1) \cdot 75 = 445$$

1. aksel

$$((n + 1) \cdot 75 \cdot (a - b) + L \cdot (a - c)) / a \leq (P_1 - M_1)$$

$$((1 + 1) \cdot 75 \cdot (2,79 - 1,6) + 520 \cdot (2,79 - 2,29)) / 2,79 \leq (1450 - 1275)$$

$$(2 \cdot 75 \cdot 1,19 + 520 \cdot 0,5) / 2,79 \leq 175$$

$$\underline{157,17 \leq 175}$$

2. aksel

$$((n + 1) \cdot 75 \cdot b + L \cdot c) / a \leq (P_2 - M_2)$$

$$((1 + 1) \cdot 75 \cdot 1,6 + 520 \cdot 2,29) / 2,79 \leq (1800 - 1045)$$

$$(2 \cdot 75 \cdot 1,6 + 520 \cdot 2,29) / 2,79 \leq 755$$

$$\underline{512,83 \leq 755}$$

Regneeksemplene er for aksel en og to, med n = 1. Tilsvarende har vi gjort for n = 0 og n = 2. Deretter har vi lagt disse opplysningene inn i tabellen over. Det er viktig å huske på å bruke riktige opplysninger i beregningene.