



Statens vegvesen

Høringsinstansene
se vedlagte liste

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:
Espen Rindedal - 22073002

Vår referanse:
2004/37723-001

Deres referanse:

Vår dato:
21.07.2004

Forslag til endring av kjøretøyforskriften, hovedsakelig vedrørende fabrikantdefinisjon, understellsnummer og vektgarantier

Vegdirektoratet sender med dette på høring forslag til endringer i kjøretøyforskriften for å endre definisjonen av bil- og tilhengerfabrikant, reglene for endring av understellsnummer (VIN) på kjøretøy og reglene for angivelse av kjøretøyets største totalvekt. I tillegg foreslås det enkelte mindre endringer i de generelle kravene til dokumentasjon ved enkeltgodkjenning og en tydeliggjøring av anvendelsesområdet for kravet til underkjøringshinder i § 33-3.

Høringsfristen settes til **25. oktober 2004**. Høringssvar som innkommer etter fristens utløp kan ikke regnes med å bli tatt hensyn til. Etter gjennomført nasjonal høringssrunde og oppsummering, vil forslaget sendes på høring i EØS-området i henhold til direktiv 98/34/EF.

Vedleggene til høringsbrevet sendes ikke i papirutgave, men er sammen med høringsbrevet tilgjengelig på våre sider på verdensveven, www.vegvesen.no under menypunktet "aktuelt" og underpunktet "høringer". Kjøretøyforskriften er nå i sin helhet tilgjengelig på www.lovdata.no. Vedleggene og aktuelle deler av kjøretøyforskriften kan også fås ved henvendelse til Vegdirektoratet.

Sakens bakgrunn

Vegdirektoratet sendte 28. mars 2000 på høring forslag om endring av kjøretøyforskriftens kapittel 10 vedrørende hvem som er kjøretøyfabrikant og kan gi vektgaranti, se vedlegg. Vektgarantier har spesielt stor praktisk betydning i Norge, ettersom største totalvekt inngår i definisjonen av enkelte kategorier biler og dermed kan ha avgjørende betydning for engangsavgiften. Fordi saken er svært kompleks, med flere kryssende interesser, er den ennå ikke ført til veis ende. Da høringen er såpass gammel, det har kommet nye momenter til, og at forslaget også skal følge EØS-informasjonsprosedyren for tekniske forskrifter etter direktiv 98/34/EF etter gjennomført nasjonal høringssrunde, har vi funnet det riktig å sende saken på ny nasjonal høring. Vi benytter også anledningen til å foreslå enkelte andre endringer i kjøretøyforskriften.

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon 22 07 35 00
Telefaks 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordvn 18
9815 VADSØ
Telefon 78 94 15 50
Telefaks 78 95 33 52

Dagens situasjon og nærmere om begrunnelsen for forslaget

I henhold til kjøretøyforskriften § 10-2 anses et firma å være bilfabrikant hvis det har WMI-kode (World Manufacturer Identifier) tildelt av den internasjonale standardiseringsorganisasjonen ISO. Denne koden inngår i understellsnummer standardisert etter VIN-systemet. I ISO standarden (nr. 3779) er det nærmere definert hvem som kan være fabrikant. Denne måten å bestemme fabrikanten på ble i sin tid valgt i tillit til at ISO fulgte sin egen definisjon som begrenser hvem som kan anses som fabrikant. I praksis har det vist seg at det ikke er noen kontroll med at forutsetningene for å få WMI-kode, er oppfylt ved tildelingen.

Tildelingen av WMI-koder som nevnt over har medført at det har blitt tildelt WMI-kode til firmaer som ikke produserer kjøretøy. Dette har i hovedsak vært knyttet til utenlandske firmaer, og til firmaer som driver med import enten gjennom eller utenom apparatet til de som faktisk produserer kjøretøy. Disse har dermed kunnet "ta over" fabrikantansvaret for komplette biler produsert av andre fabrikanter og kunnet gi nye vektgarantier. I mange tilfeller har vi sett at vektgarantien er satt betydelig høyere enn det den som har konstruert og fremstilt kjøretøyet har satt, og uten at vi er sikre på at det er gjort endringer på kjøretøyet som tilsier at det vil tåle å bli brukt med den høyere angitte totalvekt. Vi har ansett at regelverket forplikter oss til å akseptere garantier som tilfredsstillende kravene i kapittel 10. Dette fordi det i andre enn de særskilt angitte tilfellene som nevnt i Ktf § 6-3 nr. 5, jf nr.4 kun i unntakstilfeller kan fastsettes en største totalvekt som er lavere enn det fabrikanten har garantert.

Vegdirektoratet er i denne sammenheng opptatt både av den kortsiktige påvirkning av kjøretøyet i form av endrede kjøreegenskaper ved høy vektbelastning og den mer langsiktige påvirkning av kjøretøyets konstruksjon.

Blir et kjøretøy lastet utover det konstruksjonen tåler, vil sannsynligheten for at det kan oppstå feil som kan gå utover sikkerheten være ganske betydelig. I første rekke vil en vektøkning som går ut over det som er tillatt fra produsenten, kunne medføre endringer i fjærings- og dempingskarakteristikken, som igjen genererer andre krefter enn det hjuloppheng (felger, hjullager, fjærer, bærearmer og innfestinger) og bærende konstruksjoner er beregnet for. Indikasjoner på slike feil er ofte sprekkdannelser i rammestrukturer og vanger som følge av lastsykluser over tid. Når antall lastsykluser når et kritisk antall, vil dette resultere i brudd. De nevnte endringene vil også kunne føre til forringelse av kjøreegenskapene til kjøretøyet, spesielt i forhold til kurvekjøring og kjøring på ujevn veg.

Største totalvekt har videre særtrekk som skiller den fra andre tekniske forhold som er en del av godkjenningen. Dette gjelder i første rekke muligheten for å etterprøve at kravene er oppfylt. I motsetning til andre tekniske krav (bremses, lys, støy, avgass mv.) som det er mulig å etterprøve ved kontroll, er ikke største totalvekt praktisk mulig å kontrollere ved å gjennomføre en uavhengig test eller lignende. En viss indikasjon kan man få ved å teste kjøretøyet opplastet til maksimal totalvekt, men dette vil ikke ta høyde for langtidsvirkningene ved bruk. Det kan også gjøres beregninger basert på hva man vet om de enkelte deler av kjøretøyet, men slike beregninger vil være beheftet med en betydelig usikkerhet, da det vil være mange konstruksjonsmessige forhold som kun fabrikanten har oversikt over.

Det er derfor etter vårt skjønn ikke mulig for enhver ombygger eller uavhengig laboratorium på en sikkerhetsmessig akseptabel måte å dokumentere hva kjøretøyet vil tåle av maksimal vektbelastning i bruk og over tid. Det er kun den som har konstruert og fremstilt kjøretøyet

som kjenner hele konstruksjonen, og som etter vårt skjønn har gode nok forutsetninger for å kunne si hva som kjøretøyet maksimalt kan tåle av vektbelastning, og hvilke endringer som er nødvendig å gjøre for at en eventuell totalvektsendring skal være sikkerhetsmessig akseptabel. Godkjenningsmyndigheten er derfor avhengig av de vurderinger som gjøres av den som faktisk har produsert et kjøretøy når største totalvekt skal fastsettes. Det er derfor nødvendig å kreve at den opprinnelige fabrikanten involveres i forbindelse med ombygginger som medfører vektendringer.

Forslagets hovedinnhold

Forslaget omhandler i hovedsak tre forhold som henger nøye sammen, se punktene I - III. I tillegg er det mindre endringer omtalt i punkt IV. Endringene er omtalt kort i dette avsnitt, og utdypet mer i etterfølgende avsnitt i høringsbrevet.

I

Det første er endringen av fabrikantdefinisjonen i § 10-2. Vi foreslår å knytte den opp mot fabrikantdefinisjonen slik det fremkommer i forslaget til nytt typegodkjenningsdirektiv for bil. Dette vil for det første innebære at fabrikantdefinisjonen knyttes nærmere opp mot den som faktisk har konstruert og bygd kjøretøyet. For det andre vil det å benytte en definisjon som med stor sannsynlighet vil bli den rådende i Europa når det gjelder typegodkjenning av bil bidra til harmonisering, og vil på sikt kunne gi veiledning i hvordan den nasjonale bestemmelse skal tolkes. For det tredje vil det innebære en begrensning av importørens mulighet til å garantere for totalvekt på vegne av fabrikanten ved at det også tas inn en definisjon av hvem som er fabrikantens representant og at kontroll av slik dokumentasjon spesialiseres.

Vi foreslår også at kravet om at fabrikanten skal ha sin WMI-kode i understellsnummeret (VIN) opprettholdes, men da som et krav til fabrikanten, og ikke som en del av selve definisjonen, jf omtale i II. Det vil derfor ikke lenger være tilstrekkelig å ha sin WMI-kode i understellsnummeret (VIN) hvis man ikke faktisk har konstruert og fremstilt kjøretøyet.

Vi foreslår imidlertid at fabrikantdefinisjonen i denne sammenheng begrenses til bil- og tilhengerfabrikanten, og at anvendelsesområdet for definisjonen i hovedsak begrenses til det som gjelder angivelse av største totalvekt, jf III nedenfor.

II

Den andre siden av forslaget gjelder reglene om endring av kjøretøys identitet i § 6-4. Dette henger til en viss grad sammen med kravet om at fabrikanten må ha sin WMI-kode i understellsnummeret (VIN), men har også betydning ut over dette, jf nærmere omtale nedenfor.

Forslaget innebærer for det første en presisering av hovedregelen om at et kjøretøy som har fått tildelt et understallsnummer (VIN) skal beholde dette i hele kjøretøyets levetid. Det vil dermed ikke være anledning for et komplett ferdig kjøretøy å få identitet og merke til en helt annen enn den som har produsert kjøretøyet og tildelt det understallsnummer (VIN) og merke.

For det andre vil vi innføre et generelt krav om at bil- og tilhenger til bil skal ha understallsnummer etter VIN-systemet. I tillegg vil det, som nevnt i I, være en forutsetning for godkjenning at fabrikanten etter § 10-2 har sin WMI-kode i understallsnummeret (VIN).

III

Den tredje siden av forslaget gjelder reglene for angivelse av største totalvekt i § 10-1. Disse er i dag knyttet opp mot fabrikantdefinisjonen. Basert på at det er fabrikanten som kjenner konstruksjonen og som bør involveres når totalvekten endres, bør angivelse av totalvekten fortsatt utelukkende kunne gjøres av fabrikanten. I tilfeller hvor produksjonen skjer i flere trinn og hvor kjøretøyet er oppbygd, vil det ofte være deler fra flere produsenter som benyttes. I disse tilfellene er det nødvendig å stille dokumentasjonskrav utover en garanti, for å sikre at garantiene gis på bakgrunn av god nok kjennskap til de aktuelle komponentene. Det foreslås også en nærmere presisering av adgangen til å bruke fabrikkasjonsskilt og klebelapper som dokumentasjon på vektgaranti.

Det foreslås også enkelte endringer i § 6-3 nr. 4 og 5 for å begrense godkjenningsmyndighetens frihet ved vektfastsettelsen, og å presisere forholdet til kravene i kapittel 10.

IV

Det foreslås enkelte mindre generelle endringer når det gjelder dokumentasjonskravene ved enkeltgodkjenning. I tillegg foreslås en endring av ordlyden i § 33-3 for å tydeliggjøre de unntak fra anvendelsesområdet for krav til underkjøringshinder foran, som følger av direktiv 2000/40/EF.

Konsekvenser av forslaget

Den viktigste siden av forslaget vil være at vi på en bedre måte sikrer at kjøretøy godkjennes med en totalvekt som er i tråd med det kjøretøyet er laget for. Dette vil bidra til å gjøre kjøretøyene mer trafikksikre, og vil dermed redusere risikoen for ulykker som skyldes at kjøretøy brukes med høyere vekt enn de er laget for.

Ved import av EF-typegodkjente kjøretøy vil ikke forslaget ha særlig betydning, da den EF-typegodkjente totalvekten uten videre skal legges til grunn ved godkjenning og registrering i Norge.

Tidligere ville forslaget skapt problemer ved import av kjøretøy som ikke er EF-typegodkjent fra EØS eller som kommer fra andre land. Dette vil imidlertid bli et vesentlig mindre problem etter de nylig vedtatte endringer i kjøretøyforskriften § 1-15 med liberalisering av importreglene for bil, jf vår. ref 2003/17173-73, se vedlegg. Da vil det som hovedregel ved brukimport og import av nye kjøretøy fra EØS og fra USA, være tilstrekkelig å fremvise dokumentasjon for overholdelse av de nasjonale kravene i det landet den kommer fra. I den grad slik dokumentasjon inneholder største totalvekt, for eksempel angitt på klebelapp på kjøretøyet eller i vognkort, vil den angitte totalvekten legges til grunn. Hvis største totalvekt ikke fremkommer, vil man som hovedregel måtte basere seg på den dokumentasjonen som ligger til grunn for de godkjenninger som aksepteres. De foreslåtte reglene vil imidlertid bare gjelde kjøretøy som er i den utførelse de ble levert fra fabrikken. Et kjøretøy som er ombygd ved at for eksempel største totalvekt er en annen enn den som den hadde da den forlot fabrikken, vil ikke lenger være i original utførelse, og vil derfor falle utenfor denne regelen. Disse endringene gjelder fra 1. juli 2004.

De største konsekvensene av de foreslåtte endringene vil være for kjøretøy som endres i forhold til opprinnelig eller tidligere godkjent stand for å få en annen, oftest økt, største

totalvekt. I dagens situasjon vil ombyggere, importører og andre aktører selv kunne endre et slikt kjøretøys største totalvekt ved også å endre kjøretøyets understellsnummer (VIN). Etter forslaget vil det i disse tilfellene være nødvendig at den som har konstruert og fremstilt kjøretøyet garanterer for den endrede totalvekt. Dette vil kunne medføre en vridning av konkurransesituasjonen til fordel for aktører med en nærmere tilknytning til den som har konstruert og fremstilt et kjøretøy. Det vil være en mulighet for at det vil oppstå vanskeligheter med å få fabrikanten med på å garantere for endringer av største totalvekt. Dette vil i seg selv ikke være gunstig for konkurranseforholdene. Noe mer betenkelig er at det vil kunne oppstå en forskjellsbehandling mellom aktører med nær tilknytning til bilfabrikantene (typisk hovedimportører) og de aktører som opererer uten slik tilknytning (parallellimportører). Det kan her være en risiko for at i hvert fall enkelte fabrikanter vil søke å særbehandle "sine" importører i forhold til hvem det gis totalvektsgarantier til, og at garantiene tilpasses på en måte som gjør dem uanvendelige for kjøretøy som importeres av andre.

Når de generelle reglene for import er liberalisert, jf tidligere omtalt endring, sammen med det forhold at det vil være mulig å få dokumentasjon fra enhver av fabrikantens representanter, vil det bli vesentlig enklere å skaffe nødvendig dokumentasjon for største totalvekt. Det er derfor grunn til å tro at det potensialet for forskjellsbehandling som er nevnt i forrige avsnitt ikke vil få stor betydning.

Et tiltak for å motvirke deler av slik konkurransebegrensende adferd vil kunne være å innføre en plikt for fabrikanten til å utstede nødvendig vektokumentasjon til kjøretøy det søkes dokumentasjon for, jf forpliktelser som følge av fortolkende meddelelse fra kommisjonen (96/C 143/04, se vedlegg). Dette vil imidlertid innebære en regulering av forholdet mellom de som importerer/selger nye biler og bruktbilimportørene som det etter vårt skjønn ikke hjemmel for å regulere i vegtrafikkloven. Vi har tidligere vært i kontakt med konkurransemyndighetene med forespørsel om mulighetene for at de kunne gripe inn, men de har ikke vært villige til å regulere dette gjennom sitt regelverk, jf brev av 19. november 2001 fra Konkurransetilsynet (vår ref: 2000/05489-4, se vedlegg). En slik plikt vil imidlertid etter vårt skjønn uansett ikke løse utfordringene knyttet til godkjenning av kjøretøy som er endret etter at de har forlatt fabrikanten siden fabrikanten uansett ikke vil kunne pålegges en plikt til å garantere for endringer som han ikke selv foretar eller kontrollerer.

Det er imidlertid grunn til i størst mulig grad å sikre at de vektgarantier som gis av fabrikanten, gis på saklig grunnlag. Etter forslaget til § 6-9 nr.6 vil godkjenningsmyndigheten for all dokumentasjon, herunder også totalvektsgarantier, kunne kreve underlag. Det vil derfor være mulig å kreve en nærmere dokumentasjon for den garanti som gis. Selv om slike underlag ikke vil kunne gi detaljerte opplysninger om hvordan totalvekten er beregnet, vil den kunne avdekke tilfeller hvor det ikke er grunnlag for å gi ulik vektgaranti av like kjøretøy. I slike tilfeller vil godkjenningsmyndigheten kunne skjære igjennom, og likebehandle kjøretøyene.

Den muligheten for gjennomskjæring som er nevnt i forrige avsnitt må imidlertid avgrenses mot tilfeller hvor det gis forskjellige vektgarantier på saklig grunnlag, for eksempel ulik vektgaranti når basiskjøretøyet er klassifisert i ulike grupper, jf nærmere omtale i eget avsnitt nedenfor.

Vi finner også grunn til å understreke at prinsippet om at fabrikanten eller dennes representant er de eneste som kan garantere for totalvekt ikke er noe nytt ved det foreliggende forslaget,

men har vært kjøretøysforskriftens regel i lang tid. Vi anser videre at de trafiksikkerhetshensyn som er nevnt tidligere, er så viktige at det ikke er aktuelt å tillate at andre enn den som faktisk har konstruert og fremstilt et kjøretøy garanterer for største totalvekt. Vi bemerker at det også etter reglene for EF-typegodkjenning er fabrikanten selv som skal opplyse om kjøretøyets teknisk tillatte totalvekt, jf direktiv 2001/116/EF vedlegg 1 pkt 2.8, jf vedlegg. Når foreliggende forslag for nasjonale godkjenninger er basert på definisjoner og den dokumentasjonsplikt som gjelder for EF-typegodkjenninger, jf nærmere omtale i det følgende, kan vi ikke se at forslaget er i strid med våre forpliktelser etter EØS-avtalen.

Vi kan heller ikke se at det på annet grunnlag er i strid med nasjonale eller internasjonale forpliktelser å anse at fabrikanten av en bil er den som faktisk har konstruert og fremstilt bilen, og at det er denne som anses å ha tilstrekkelige forutsetninger for å garantere for bilens største totalvekt. Vi kan ikke se at den interesse enkelte markedsaktører har til å få godkjent endringer på biler som andre har laget, kan gå foran samfunnets behov for å sikre at endringer gjøres på et trafiksikkerhetsmessig forsvarlig grunnlag. I den utstrekning dette reduserer konkurransen på en slik måte at de kjøretøy som omsettes og brukes på det norske markedet har en totalvekt i tråd med det de er konstruert for å tåle, vil dette være en ønsket utvikling. Forslaget anses videre som en begrensning av konkurransesituasjonen som sett i forhold til formålet om å sikre at kjøretøyene har en totalvekt som de er konstruert og fremstilt for å tåle, ikke går lenger enn det som er nødvendig.

Når det særskilt gjelder importørene, vil forslaget innebære at det heretter vil kreves at fabrikantens representant har en uttrykkelig fullmakt som nærmere er knyttet opp mot de endringer som fabrikanten anser er nødvendige for å endre totalvekt på kjøretøyet. Dette antas å få betydning for enkelte hovedimportører og andre aktører som i dag ikke har slike fullmakter. Vi anser det gunstig å få et regelverk som på en klarere måte både angir hvem fabrikanten er og hvordan fabrikanten kan representeres ved godkjenning.

Øvrige økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget vil få konsekvenser for importører og andre som overtar identitet på biler og endrer største totalvekt. Disse vil ikke lenger selv kunne endre totalvekten. En ikke ubetydelig del av denne virksomheten antas å basere seg på å tilpasse kjøretøy til vektgrensene for avgiftsberegningen, og forslaget vil således innebære et redusert grunnlag for denne type virksomhet. Vegdirektoratet har ikke oversikt over omfanget av denne virksomheten eller hvor stor betydning endringen vil få, men ber om synspunkter fra de som berøres om hvilke økonomiske konsekvenser forslaget antas å innebære.

En redusert mulighet for å bygge om biler vil også redusere konkurransen i markedet som nevnt over. Det kan derfor være grunn til å tro at utvalget av biler i dette markedet vil bli mindre. Vi kan heller ikke utelukke at dette vil kunne føre til et økt prisnivå for slike biler.

Når det særskilt gjelder tilhengere til bil, jf omtale i eget avsnitt, vil det for enkelte produsenter av slike påløpe mindre økonomiske kostnader for å skaffe seg WMI-kode og å gi tilhengerne understellsnummer etter VIN-systemet.

Forslaget antas ikke å få vesentlige konsekvenser for godkjenningsmyndigheten. Det kan i noen tilfelle (f. eks flertrinnsproduksjon) måtte brukes noe ekstra ressurser på å klarlegge

hvem som er kjøretøyets fabrikant. Det vil imidlertid bli enklere å håndtere importører og andre av fabrikantens representanter da dette er uttrykkelig definert, og det er stilt krav til den dokumentasjonen som må foreligge. Det er også grunn til å tro at det vil bli færre kjøretøy som søkes godkjent med endret totalvekt, jf forrige avsnitt.

Nærmere om forholdet til enkelte andre lands regelverk

I arbeidet med foreliggende forslag ble det i oktober 2000 sendt brev til vegmyndighetene i Sverige, Danmark, Finland, Island, England, Tyskland og Østerrike for å få informasjon om hvordan disse landene håndterer problemene med vektgarantier. Kun svenske og danske myndigheter hadde uttalelser som var av betydning.

Vägverket i Sverige, se vedlegg:

De var på det tidspunktet i ferd med å endre sine bestemmelser, og har foreslått en definisjon i tråd med den som fremkommer i direktiv 70/156/EØF og lyder i svensk versjon "Den som gentemot Vägverket tar ansvar för att den slutprodukt som innstalls til forråtningen är tilverkad i enlighet med den dokumentation som lämnas". Hvor det skjer en produksjon i flere ledd, vil det etter svenske Vägverkets syn være sluttprodusenten som er fabrikanten. I hovedsak vil svenske myndigheter kreve underlag og ikke bare erklæringer for de opplysninger som inngis.

Til svaret fra Vägverket bemerkes at det fra 1. mai 2003 er innført nye svenske kjøretøybestemmelser, og at det i fordonsförordningen (2002:925) 4 § er inntatt en fabrikantdefinisjon i tråd med den som er i direktiv 70/156/EØF.

Færdselsstyrelsen i Danmark, se vedlegg:

De anser den som opprinnelig har satt i understallsnummer (inkludert WMI) som fabrikanten av kjøretøyet. Det tillates ikke at dette nummeret endres eller at det settes i nytt. Det er derfor ikke aktuelt at et firma kan "overta" fabrikantansvaret og gi kjøretøyet ny identitet. Det er kun den opprinnelige fabrikanten som kan utstede vektgarantier. Færdselsstyrelsen anser dette å være i overensstemmelse med EF-rammedirektiv om typegodkjenning, for eksempel når det gjelder biler bygget i flere trinn.

Nærmere om fabrikantdefinisjonen, jf forslaget § 10-2 første ledd

Når det gjelder hvordan fabrikantbegrepet skal defineres for i størst mulig grad å dekke den som virkelig har produsert kjøretøyet, har vi blant annet sett hen til de fabrikantdefinisjoner som fremgår av de forskjellige EF-typegodkjenningsdirektivene for kjøretøy, blant annet grunddirektivet for bil (70/156/EØF), grunddirektivet for to- og trehjulede motorvogner (2002/24/EF) og nytt grunddirektiv for traktor (2003/37/EF). I forslaget til nytt typegodkjenningsdirektiv for biler (versjon per 14. juli 2003, KOM(2003) 418 endelig), se vedlegg, er det en endret definisjon av fabrikant som etter vårt skjønn gir en dekkende beskrivelse av hva som bør kreves av den som anses som fabrikant, men som må tilpasses reglene i kjøretøyforskriften. Bestemmelsen har følgende ordlyd i den danske utgaven av direktivforslaget, jf art 3 nr.23:

"fabrikant" en fysisk eller juridisk person, som er ansvarlig for konstruktionen og fremstillingen af et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk

enhed med henblik på markedsføring under denne persons navn eller fabrikat eller under navn og fabrikat af enhver fysisk eller juridisk person, der har konstrueret og fremstillet et køretøj til eget brug

I gjeldende kjøretøyforskrift er fabrikantdefinisjonen inntatt i kapittel 10 under bestemmelser om vektgaranti og vektfordeling for biler. Vi vurderer om det er grunn til å gjøre en ny fabrikantdefinisjon generell for alle kjøretøykategorier, eventuelt også for alle krav, og ikke bare vektgaranti for bil og tilhenger til bil. Bestemmelsen vil da mer naturlig passe inn i kapittel 2 om definisjoner. Selv om den problematikk som har vært rundt dette stort sett har omhandlet biler, har vi også eksempler på tilsvarende problematikk for andre kjøretøykategorier, blant annet motorsykler og traktorer. Det kan derfor være gunstig med en definisjon som favner alle kjøretøykategorier, da hensynene bak forslaget gjør seg tilsvarende gjeldende for andre kjøretøykategorier. Et problem vil være at det vil kunne være vanskelig å overskue konsekvensene av en slik endring innenfor alle kategorier av kjøretøygrupper og eventuelt for alle typer krav. Det er også et problem at definisjonene for de forskjellige klassene i de forskjellige typegodkjenningsdirektivene har litt forskjellig ordlyd, og det kan også være nasjonale hensyn som tilsier en sontring mellom de forskjellige kategorier av kjøretøy eller forskjellige krav. Vegdirektoratet vurderer på denne bakgrunn å gjøre bestemmelsen generell, men har foreløpig vurdert det slik at det er mest hensiktsmessig at dette gjøres i forbindelse med en forestående totalgjennomgang av de innholdsmessige sidene av kjøretøyforskriften. Vi ber imidlertid om høringsinstansenes syn på å gjøre bestemmelsen generell og spesielt på mulige uheldige konsekvenser av en slik samordning.

Av de ovennevnte grunner er fabrikantdefinisjonen i dette forslaget begrenset til ”fabrikant” av bil og tilhenger til bil og likestillingen av fabrikantens representant er begrenset til kapitlets anvendelsesområde. I tillegg er definisjonen begrenset til å gjelde for komplette kjøretøy da komponenter, deler og utstyr ikke har betydning med den rekkevidden forslaget er gitt. I tillegg har det vært spørsmål om å ta ut egenproduksjonsalternativet. Blant annet på bakgrunn av forholdet til oppbyggingstilfellene, så har vi valgt å beholde dette alternativet, jf nærmere omtale i avsnittet om oppbygging.

Nærmere om hva som aksepteres som fabrikantgaranti, jf blant annet forslaget § 10-1 nr. 2 siste ledd

Vi finner grunn til å nevne at det i tillegg til de tilfellene hvor fabrikanten uttrykkelig har garantert for totalvekten, kan være tilfeller hvor fabrikanten har angitt hvilke tekniske endringer som er nødvendige å foreta på kjøretøyet for å endre totalvekten. I disse tilfellene bør det aksepteres at alle kjøretøy som kan dokumenteres å være endret i tråd med de anvisninger som er gitt av fabrikanten, får den høyere totalvekt som fabrikanten har angitt. I disse tilfellene vil ofte kjøretøyene være omfattet av fabrikantens garanti. Men også i tilfeller hvor dette ikke er uttrykkelig uttalt vil det være nærliggende å anse at fabrikanten har garantert for den endrede totalvekt. Dette vil også gjelde tilfeller hvor fabrikanten erklærer at kjøretøyet er likt et annet han har produsert på de punkter som har med bæreevne å gjøre.

Vi vil imidlertid presisere at aksept av fabrikantens likhetserklæring som nevnt i forrige avsnitt må avgrenses mot erklæringer avgitt av andre enn fabrikanten selv, om at et kjøretøy er likt et annet. Slike erklæringer gir etter vårt skjønn ikke tilstrekkelig grunnlag for å akseptere at det kjøretøyet som anses likt, godkjennes med samme største totalvekt som det som det er sammenliknet med. Dette er basert på det som er nevnt tidligere om at fabrikanten

er den som kjenner kjøretøyet og som har forutsetninger for å si hva som er nødvendig for å endre totalvekt, og at det vil være vanskelig for en utenforstående å ha full oversikt over alle forhold som påvirker totalvekten. I tillegg vil det i disse tilfellene kunne være uklart hvem som egentlig har garantert for totalvekten, og da hvem som er ansvarlig hvis det viser seg at kjøretøyet ikke tåler den endrede totalvekten.

Selv om det etter vårt skjønn følger av definisjonen av fabrikant at likhetserklæringer fra andre enn fabrikanten ikke aksepteres, har det i praksis vært tvil om hvordan disse tilfellene skal håndteres. For i større grad å sikre en enhetlig praktisering ser vi at det kan være grunn til å forskriftsfeste uttrykkelig at slike likhetserklæringer ikke aksepteres, og har derfor tatt inn dette i forslaget til endringer i § 10-1.

Nærmere om fabrikantens representant, jf forslaget § 10-2 tredje ledd

Etter gjeldende praksis aksepteres vektdokumentasjon i mange tilfeller fra hovedimportør ut fra den forutsetning at denne har fullmakt fra den fabrikanten som representeres, eller har underlag fra denne. Ved praktiseringen av dette regelverket, og spesielt forholdet mellom de forskjellige importører og produsenter, har vi sett at enkelte hovedimportører ikke har den nødvendige fullmakt eller underlag. Vi ser derfor behov for å skjerpe inn på adgangen til hvem som kan representere fabrikanten.

I forslaget til nytt typegodkjenningsdirektiv som nevnt på side 7, og også i en del andre av typegodkjenningsdirektivene som der er nevnt, er det definert hvem som er fabrikantens representant. I den danske utgaven av forslaget til nytt typegodkjenningsdirektiv for bil har den følgende ordlyd (KOM(2003) 418 endelig av 14. juli 2003 artikkel 3 nr. 24), jf vedlegg:

"fabrikantens repræsentant" enhver fysisk eller juridisk person, der er etableret i Fællesskabet og er behørigt udnævnt af fabrikanten til at repræsentere denne overfor den kompetente myndighed og handle på fabrikantens vegne, inden for de områder, der er omfattet af dette direktiv, og hvor der henvises til udtrykket "fabrikant", skal dette forstås som enten fabrikanten eller fabrikantens repræsentant"

Vi foreslår at denne inntas i forskriften § 10-2, med de tilpasninger som er nødvendig for at den skal passe inn i kjøretøyforskriften. Når det gjelder etableringsplikt, har vi ikke sett behov for å oppstille noen slik plikt, for eksempel innenfor EØS. Det avgjørende er om det foreligger tilstrekkelig fullmakt. En slik begrensning vil også kunne være problematisk i forhold til forpliktelser etter WTO-avtalens bestevilkårsprinsipp. Vi har også begrenset bestemmelsen til å gjelde fabrikant av bil og tilhenger til bil og begrenset den til å gjelde innenfor kapitlets anvendelsesområde.

Ved at bestemmelsens rekkevidde uttrykkelig er knyttet til kapitlets anvendelsesområde vil det stilles strengere krav enn det som følger av typegodkjenningsdirektivene ved at representanten må ha en uttrykkelig fullmakt til å endre største totalvekt. Det at en representant er gitt en anledning til å representere fabrikanten i forhold til søknad om typegodkjenning er etter vårt skjønn ikke det samme som at representanten er gitt fullmakt til å endre fabrikantens angivelse av største totalvekt. Det vil derfor ikke være tilstrekkelig at representanten er gitt en generell fullmakt, eller generelt er angitt som fabrikantens representant i forbindelse med typegodkjenningssøknader eller lignende. Dokumentasjonen

skal også være nærmere knyttet opp mot de endringer som fabrikanten anser er nødvendige for å endre største totalvekt på bil eller tilhenger. Vi gjør oppmerksom på at forslaget vil tydeliggjøre at det ikke vil være tilstrekkelig at fabrikanten aksepterer at representanten selv står ansvarlig for de endringer som gjøres av største totalvekt. Kravet til at det må handles på bilfabrikantens vegne er et krav som vil innebære at det er bilfabrikanten selv som må være forpliktet av garantien for største totalvekt for at denne skal aksepteres.

Vi gjør spesielt oppmerksom på at rekkevidden av denne bestemmelsen er foreslått begrenset til kapitlets anvendelsesområde, altså til hvem som kan garantere for største totalvekt. I likhet med det som tidligere er sagt om fabrikantdefinisjonen generelt, har vi på dette tidspunkt ikke funnet grunn til å gi bestemmelsen utvidet rekkevidde blant annet på bakgrunn av at det kan være særskilte grunner til å behandle enkelte bestemmelser annerledes og at forhold rundt dette dermed bør utredes nærmere før dette foreslås. Når det gjelder øvrige bestemmelser i forskriften, så vil ikke den foreslåtte bestemmelsen gjelde direkte, slik at det avgjørende her vil være en tolkning av de aktuelle bestemmelser. En annen ting er at man i tvilstilfeller i mangel på andre holdepunkter vil kunne benytte denne bestemmelsen som en tolkningsfaktor ut fra likhetsbetraktninger. Slike betraktninger vil ha mer for seg for eksempel når det gjelder de generelle reglene om hvilke tekniske forhold som fabrikanten kan dokumentere, enn for eksempel når det gjelder hvem som kan søke om nasjonal typegodkjenning.

Særskilt om spesialisering av godkjenning av totalvektsdokumentasjon fra fabrikantens representant

En forskriftsfesting som nevnt i forrige avsnitt av hvem som kan representere fabrikanten vil gjøre det enklere for godkjenningsmyndigheten å avgjøre om fremlagte garantier er forskriftsmessige. Det vil imidlertid fortsatt være en viss usikkerhet i forhold til hva slags dokumentasjon som skal aksepteres, for eksempel ulik utforming og formuleringer i slike fullmakter. Vi mener denne usikkerheten gjør seg spesielt gjeldende for garantier fra fabrikantens representanter. Dokumentasjon fra fabrikanten selv vil være enklere å håndtere, og noe trafikkstasjonene har god erfaring i å håndtere. Vegdirektoratet er veldig opptatt av å sikre kvaliteten på vedtakene og en ensartet praksis i hele etaten, men tror ikke dette sikres tilstrekkelig bare ved en forskriftsfesting av kravene til hvem som kan representere fabrikanten. Det er videre vår erfaring at dette i dag håndteres ulikt på de enkelte trafikkstasjoner. På denne bakgrunn foreslås en spesialisering av denne funksjonen.

Det kan være forskjellige måter å gjennomføre en spesialisering på. Et alternativ er at godkjenning av kjøretøy hvor det benyttes dokumentasjon fra fabrikantens representant når det gjelder totalvekt, i sin helhet må skje ved den spesialiserte trafikkstasjon. Til forskjell fra andre områder hvor det er foreslått eller gjennomført spesialisering, er det imidlertid i dette tilfelle ikke være spesialiseringen av godkjenning av kjøretøyet som sådant som er det sentrale. Dette fordi totalvektsgarantier ikke er knyttet til noen spesiell type kjøretøy eller spesiell godkjenning. Spesialistfunksjonen vil begrense seg til en kontroll av at de vektgarantier etter § 10-1, jf § 10-2 som kommer fra fabrikantens representant er forskriftsmessige. I den sammenheng synes en spesialisering av godkjenningen som sådan som et overdrevent grep i forhold til formålet. I tillegg vil det som hovedregel være tilstrekkelig med en dokumentkontroll, uten besiktigelse av selve kjøretøyet.

Etter vårt skjønn er det mer hensiktsmessig at kontroll av slik dokumentasjon gjøres ved at den myndighet som godkjenner kjøretøy med største totalvekt med grunnlag i dokumentasjon

fra fabrikantens representant pålegges å forelegge slik dokumentasjon for den spesialiserte trafikkstasjon. Selve godkjenningen av kjøretøyet vil således kunne skje ved alle trafikkstasjoner, men totalvektsdokumentasjonen må sikres ved at den vurderes av den spesialiserte trafikkstasjon, før kjøretøyet godkjennes. På denne måten blir spesialiseringen å betrakte som en instruks om den interne saksbehandlingen i etaten. Vi mener imidlertid at selv om slik bestemmelse ikke har forskrifts karakter, så er det av hensyn til tilgjengeligheten og å sikre etterlevelse hensiktsmessig at en slik bestemmelse inntas i kjøretøyforskriften. Vi har videre vurdert det slik at siden en slik spesialisering ikke dreier seg om kravene, eller definisjonen, men om forutsetninger for godkjenning, så er det mest hensiktsmessig at bestemmelsen inntas i kapittelet om nasjonal godkjenning (kap 6), og mener den passer best i § 6-2, men slik at det inntas en henvisning til denne bestemmelsen i § 10-2. Vi ber særskilt om høringsinstansenes syn på forslaget til spesialisering.

Når det gjelder hvor spesialiseringen skal legges til, så ber vi særskilt om høringsinstansenes syn på dette. Vi anser det imidlertid at det er tilstrekkelig med kun ett sted.

Betydningen av spesialiseringen for de som skal godkjenne kjøretøy antas ikke å bli spesielt stor da selve godkjenningen kan skje ved alle trafikkstasjoner og det i all hovedsak vil være snakk om en dokumentkontroll. Den største virkningen vil være at godkjenning i disse tilfellene vil kunne ta noe lengre tid. For godkjenningsmyndigheten vil ordningen medføre noe mer saksbehandling og at godkjenningene vil ta noe lengre tid. Med den innskjerping som foreslås av hvem som kan representere fabrikanten antas videre at antallet slike godkjenninger vil bli mindre, og at virkningene derfor totalt sett ikke vil bli store.

Nærmere om forslag til endringer av reglene om angivelse og endring av understellsnummer (VIN), jf forslaget § 6-4

Av hensyn til godkjenning, registrering, kontroll og annen oppfølging av kjøretøyet, er det viktig at man på en enkel og entydig måte kan identifisere kjøretøyet. Det er understallsnummeret som gir hvert enkelt kjøretøy en unik identitet. ISO standard 3779 har et system for hvordan understallsnummer skal angis. Understallsnummer angitt etter dette systemet kalles Vehicle Identification Number (VIN). Det er viktig å ha klare regler for angivelse av slikt nummer, og svært restriktiv adgang til å endre nummeret, som da endrer identiteten på kjøretøyet. I all hovedsak bør et kjøretøys identitet være noe som følger kjøretøyet fra vugge til grav.

I enkelte tilfelle har vi sett eksempler på at kjøretøys identitet endres uten at vi vet at det foretas tekniske endringer på kjøretøyet som tilsier at kjøretøyet er et annet enn det opprinnelige. Dette er problematisk i forhold til det ovennevnte, og det foreslår derfor innskjerping av reglene for endring av understallsnummer (VIN).

De praktiske problemer rundt dette antas imidlertid å bli mindre hvis det foreliggende forslag til endring av fabrikantdefinisjon vedtas, siden fabrikantdefinisjonen og dermed adgangen til å utstede vektgarantier ikke lenger vil være så sterkt knyttet til hvem som har World Manufacturer Identifier (WMI)-koden i understallsnummeret (VIN). Det er imidlertid uansett viktig å sikre at identiteten bevares i kjøretøyetets levetid. Det er også grunn til å nevne at disse bestemmelsene gjelder generelt for alle kjøretøygrupper, og er ikke som den særskilte fabrikantdefinisjonen begrenset til biler. Den vil dermed også dekke blant annet to- og trehjulede motorvogner og traktor.

Vi foreslår derfor å endre § 6-4, som vil innebære en presisering av det allerede gjeldende forbudet mot å endre identitet på kjøretøy som allerede er tildelt identitet. Den største konsekvensen av dette vil være at regelen også vil gjelde for identitet som kjøretøyet er tildelt før godkjenning i Norge. Dette vil gi et bedre samsvar med den foreslåtte fabrikantdefinisjon, i det fabrikanten etter definisjonsforslaget oftest vil ha tildelt kjøretøyet identitet i forbindelse med produksjonen. Når det videre stilles krav til at fabrikanten skal ha sin WMI-kode i understellsnummeret (VIN) kan det heller ikke være anledning til å endre kjøretøyet identitet etter produksjonen, men før godkjenning i Norge.

Nærmere om flertrinnsproduksjon, jf forslaget § 10-1 nr.2 første ledd

Enkelte kjøretøy produseres i flere trinn, og det oppstår da spørsmål om angivelse av understellsnummer (VIN) og hvem som anses som fabrikant, og som skal kunne garantere for totalvekt.

Flertrinnsproduksjon er særskilt regulert for EF-typegodkjenninger i vedlegg XIV til direktiv 2001/116/EF, som er et endringsdirektiv til direktiv 70/156/EØF med oppdaterte vedlegg, jf vedlegg til dette brev. Vedlegget til direktivet har særskilte krav til prosedyrer ved slik produksjon hvor det blant annet stilles krav til samhandling og informasjonsutveksling mellom de involverte fabrikanter og til myndighetenes oppfølging og kontroll. Etter disse reglene kan etterfølgende ledd i produksjonen endre den største totalvekt som tidligere ledd har fastsatt. Den fastsatte prosedyren sikrer etter vårt skjønn at senere produksjonsledd har den nødvendige kjennskap til de nødvendige deler av kjøretøyet konstruksjon som gjør at en endring av totalvekt kan skje på sikkerhetsmessig akseptabel måte.

Nasjonalt har vi ikke noe tilsvarende system for flertrinnsproduksjon, eller noe system for godkjenning av komponent, system eller tekniske enheter. Vi har heller ikke regelverk som sier noe om endring av totalvekt når kjøretøy påbygges, endres eller ombygges før første gangs godkjenning og registrering i Norge. Nasjonal godkjenning i Norge skjer bare av biler ferdig til bruk, ved enten enkelt- eller typegodkjenning, og alle de relevante krav for det aktuelle kjøretøy må oppfylles før godkjenning. Det vil videre bare være aktuelt med en fabrikant ved nasjonal godkjenning. Etter den foreslåtte definisjonen kan det være noe usikkert hvem som vil bli å anse som fabrikant i noen tilfeller hvor produksjonen har skjedd i flere ledd, for eksempel ved produksjon av campingbiler. I utgangspunktet må definisjonen vurderes i forhold til den enkelte produksjonsprosess. Det vil si at hvem som anses som fabrikant vil variere avhengig av hvordan den trinnvise produksjonen foregår, og hvilke endringer som gjøres av de enkelte ledd. I og med at fabrikanten skal ha sin WMI-kode i understellsnummeret, vil hvem som har dette være en sterk presumsjon for hvem som er fabrikant. I den typiske flertrinnsproduksjonen hvor sisteleddsfabrikanten markedsfører produktet som sitt vil dette også være i tråd med hvordan vi erfarer at dette praktiseres.

Uavhengig av hvem som anses som fabrikant, mener vi at det i likhet med reglene for EF-typegodkjenning, er behov for å stille krav til forholdet mellom de enkelte ledd i produksjonen ved godkjenning av flertrinnsproduksjon. Hvem som anses som fabrikant i disse tilfellene vil derfor være av underordnet betydning.

Når det gjelder de særskilte tekniske kravene som tilfredsstilles i hvert enkelt ledd, og som ikke påvirkes av senere ledd, vil ikke dette være særlig problematisk, da dokumentasjon fra

det enkelte ledd vil kunne legges til grunn som tilfredsstillende av kravene. Noe annerledes vil det være for andre tekniske forhold hvor senere ledd bygger videre på noe som er foretatt av tidligere ledd. Men også i disse tilfellene vil man ha mer objektiviserte krav å forholde dokumentasjonen til, slik at man vil ha tilstrekkelig grunnlag for å sikre at kravene er overholdt.

Når det særskilt gjelder største totalvekt, er det som tidligere nevnt ikke noen mulighet for å dokumentere denne nærmere. Når det i disse tilfellene er flere ledd som har vært involvert i fremstillingen ser vi behov for å sikre at leddene har den nødvendige tilknytning slik at en garanti for største totalvekt kan baseres på en vurdering av alle relevante deler av kjøretøyet. Vi mener det kan være hensiktsmessig å ta utgangspunkt i de mest sentrale bestemmelsene fra direktiv 2001/116 /EF vedlegg 14, jf vedlegg, uten at vi ser nødvendigheten av å gjøre alle kravene gjeldende.

Direktivets sentrale dokumentasjonsbestemmelse pålegger en dokumentasjonsplikt for at de forskjellige leddene har systemer som sikrer utlevering og utveksling av de dokumenter og den informasjon om kjøretøyets deler som er nødvendige for å fastsette en endret totalvekt. Dette er en dokumentasjonsplikt for at man har et tilstrekkelig system, og er ikke noe krav om dokumentasjon i det enkelte tilfelle. Dette kan for enkelte flertrinnsproduksjoner være hensiktsmessig. I andre tilfeller kan det være vel så hensiktsmessig å dokumentere i hvert enkelt tilfelle at det som er fastsatt når det gjelder vekt, er i tråd med det som foreligger av dokumentasjon fra foregående ledd. Vi mener at det derfor bør være en alternativ mulighet ved at det kan dokumenteres at man har de dokumenter og den informasjon om kjøretøyets deler som er nødvendige for å fastsette en endret totalvekt, se nærmere i forslaget til ordlyd i § 10-1.

Flertrinnsproduksjon har også en side mot angivelse av understallsnummer (VIN), hvor det kan være spørsmål om det endelige kjøretøy er så forskjellig fra basiskjøretøyet som har gitt kjøretøyet identitet at det kan vurderes om det er grunn til å akseptere endret identitet på kjøretøyet. En slik ordning er foreslått i det nye typegodkjenningsdirektivet for bil (KOM (2003) 418 vedlegg 14 pkt 4.1 bokstav b), jf vedlegg. Vegdirektoratet har i denne sammenheng vurdert å ta inn en unntaksregel i kapittel seks som gir anledning til å akseptere endring av understallsnummer (VIN) ved å åpne for at den som gjør store tekniske endringer skal kunne garantere for totalvekt. En slik regel ville gjøre det enklere å få godkjent etappevis oppbygde kjøretøy. Problemet er imidlertid at det er vanskelig å få en regel som dekker de tilfellene som ønskes og som kan praktiseres hensiktsmessig. Vi har derfor ikke funnet grunn til å innta en slik bestemmelse, men ber særskilt om høringsinstansenes syn på dette.

Nærmere om kjøretøy som oppbygges, jf forslaget § 10-1 nr. 2 annet ledd og § 10-2 første ledd

Kjøretøyforskriften kapittel 7 har særskilte bestemmelser for oppbygde kjøretøy. Etter § 7-2 pkt 1.7 er oppbygging definert som:

”produksjon/sammensetning av kjøretøy av nye/og eller brukte deler av to eller flere kjøretøy eller av kjøretøy og deler som nevnt i kombinasjon, til et kjøretøy som ikke tidligere har vært godkjent i riket”

Oppbygde kjøretøy skal tildeles nytt understellsnummer og må etter gjeldende forskrifter tilfredsstillende nye tekniske krav, og får avgift som nytt kjøretøy. I likhet med flertrinnsproduksjon, er det for disse kjøretøyene både spørsmål om hvem som i disse tilfellene skal anses som fabrikant og hvordan totalvekt skal dokumenteres. På denne bakgrunn, og fordi dette heller ikke i dag håndteres helt ensartet, foreslår vi at dette reguleres nærmere.

Når det gjelder hvem som anses som fabrikant, har oppbyggingstilfellene etter vårt skjønn mye til felles med det som i fabrikantdefinisjonen etter direktivforslaget er omtalt som de som har ”konstruert og fremstilt en bil til eget bruk”. Vi foreslår at dette uttrykket beholdes i forslag til fabrikantdefinisjon i forslaget til § 10-2 for å tydeliggjøre at fabrikanten ofte vil være oppbygger. Oppbygging har også visse paralleller til flertrinnsproduksjon. Ved oppbygging vil det være oppbygger som har fremstilt kjøretøyet. I tillegg vil det være oppbygger som blir tilknyttet kjøretøyet sin identitet. På denne bakgrunn mener vi at det i de fleste tilfeller vil være naturlig å anse at oppbygger er fabrikant etter de foreslåtte bestemmelser.

Oppbygging kan skje på mange måter. I mange tilfeller er det basert på deler fra flere produsenter. Selv om oppbygger anses som fabrikant, vil han etter vårt skjønn, i likhet med sisteleddsfabrikanten ved flertrinnsproduksjon, ikke selv besitte den nødvendige kompetanse til å garantere for kjøretøyet sin største totalvekt. Det er derfor også i disse tilfellene etter vårt skjønn behov for å stille ytterligere krav til dokumentasjon for å sikre at totalvekten angis i tråd med det de anvendte delene tåler og slik at hensynet til kjøreegenskaper ivaretas. Vi foreslår derfor at det må fremlegges den dokumentasjon fra produsentene av delene som er nødvendig for å fastsette største totalvekt. Godkjenningmyndigheten vil dermed kunne sikre at det er samsvar mellom hva oppbygger garanterer og hva produsentene av delene går god for.

Vi gjør oppmerksom på at reglene i kapittel 7 hvor oppbygging er regulert, er under revisjon. Et mulig resultat av revisjonen vil kunne være at det blir mer aktuelt at et kjøretøy anses oppbygd. Når det gjelder forholdet til største totalvekt, vil forslaget ha en henvisning til bestemmelsene i kapittel 10 om hvilke krav til dokumentasjon som gjelder for totalvektsgaranti.

Nærmere om tilhenger, jf forslaget § 10-1 nr.2, 10-2 og § 6-4 nr. 2 sjette ledd

Bakgrunnen for forslaget er i all hovedsak problemstillinger knyttet til biler. Typogodkjenningsdirektivet gjelder imidlertid også tilhenger til bil. Hensynene bak forslaget gjelder også like mye for tilhengere. Det er viktig å sikre at tilhenger i seg selv ikke har større vekt enn den vil tåle i bruk og over tid. Vekten på en tilhenger vil også ha stor betydning for kjøreegenskapene til den bilen den trekkes av. I tillegg har det i hvert fall når det gjelder merking, vært visse problemer med at vektmerking med klistrelapper på tilhengere har vært veldig enkle å fjerne. Vi anser det derfor ønskelig at forslaget til fabrikantdefinisjon og totalvektsdokumentasjon også gjelder for tilhenger til bil, og vil da gjelde alle tilhengere i klasse O etter kjøretøyforskriften § 2-2 nr.4.

Ved å inkludere tilhengere i forslaget vil vi også innføre en obligatorisk plikt til at tilhengerfabrikanten har WMI-kode og at tilhengere understellsnummereres etter VIN-systemet. Dette vil innebære at de tilhengerfabrikanter som i dag ikke har WMI-kode, må

skaffe seg dette og systematisere tilhengernes identitet etter VIN-systemet. Som tidligere nevnt antas dette bare å bare påføre disse fabrikantene mindre økonomiske og administrative konsekvenser.

Nærmere omtale av kravene til merking etter forslaget til § 10-1 nr.2 tredje og fjerde ledd

Etter gjeldende forskrift aksepteres vektgaranti fastsatt etter direktiv 92/21/EF eventuelt som endret ved 95/48/EF (M1) eller 92/27/EF (andre kategorier), jf § 10-2. I tillegg aksepteres understallsnummer som angitt på fabrikkasjonsskilt etter direktiv 76/114/EØF, 78/507/EØF, eller 87/354/EØF, jf § 6-4 nr. 1 annet ledd. Slikt fabrikkasjonsskilt inneholder også største totalvekt. I tillegg er det i praksis akseptert vektangivelse på original klebelapp for kjøretøy produsert i USA og Canada.

Vi foreslår i § 10-1 nr.2 tredje ledd en generell aksept av at fabrikanten angir vektgaranti på fabrikkasjonsskilt, klebelapp eller lignende, såfremt visse krav er tilfredsstillt. Kravene til merkingen er lik de generelle kravene til merking som følger av direktiv 76/114/EØF, jf direktivets vedlegg punkt 2.1, se vedlegg til dette brev. Dette innebærer at vektangivelsen skal være solid festet på et iøynefallende og lett tilgjengelig sted på en del som vanligvis ikke vil bli erstattet ved bruk og skal være lett leselig og ikke kunne slettes. Dette vil etter vårt skjønn dekke det behovet vi har til kvaliteten på merkingen, blant annet for å sikre tilgjengelighet, holdbarhet og ekthet. Original merking på kjøretøy med opprinnelse i USA og Canada vil dekkes av dette. Også nasjonal merking fra andre land vil kunne aksepteres såfremt kravene er tilfredsstillt.

Når det særskilt gjelder § 10-1 nr. 2 fjerde ledd, vil vektgaranti og merking fastsatt etter relevante særdirrektiver aksepteres som garanti og merking. Bestemmelsen om aksept av fabrikantgaranti etter 92/21/EF eventuelt som endret ved 95/48/EF (M1) eller 92/27/EF (andre kategorier) som er i gjeldende § 10-2 flyttes til 10-1, og aksept av merking i tråd med direktiv 76/114/EØF med senere endringer foreslås uttrykkelig akseptert som merking av største totalvekt. Dette kommer i tillegg til at merking av understallsnummer etter 76/114/EØF allerede er uttrykkelig akseptert i gjeldende § 6-4 nr.1

Vi vil imidlertid understreke at denne merkingen bare er en måte for fabrikanten å dokumentere største totalvekt på. Det forandrer ikke kravet til at det må ligge en garanti fra fabrikanten til grunn for største totalvekt som tilfredsstiller forskriftens krav. Hvis det kan reises spørsmål om merkingen er uttrykk for en reell garanti i tråd med forskriftens krav, vil godkjenningmyndigheten kunne kreve underlag som dokumenterer at forskriftens krav er oppfylt.

Vegdirektoratet har også vurdert om det skal stilles krav til at bil skal ha slik merking. Ved EF-typegodkjenning og i USA og Canada er det krav om slik merking slik at de fleste biler som godkjennes i dag, har slik merking. Et slikt krav antas derfor ikke å få store konsekvenser. Fordelen med en slik plikt er at vi vil redusere muligheten for misbruk ved at merkingen fjernes. Hvis slik merkeplikt skal ha betydning for totalvektsgarantier vil en konsekvens av en slik regel måtte være at den totalvekten som fremgår av merkingen da skal legges til grunn ved godkjenningen. Det viktigste for godkjenningmyndigheten er imidlertid at det ligger en garanti fra fabrikanten til grunn for totalvektsfastsettelsen. Det er ikke avgjørende at garantien fremkommer på kjøretøyet. En slik plikt kan også vanskeliggjøre en

fleksibilitet som fabrikanten og godkjenningsmyndigheten kan ha behov for ved totalvektsfastsettelsen. En slik ordning vil også kunne øke risikoen for uregelmessigheter ved merkingen, for eksempel endringer, forfalskninger og lignende. Vi har derfor usikre på om en slik plikt vil være hensiktsmessig og har ikke innarbeidet det i forslag til forskriftstekst. Vi ber særskilt om høringsinstansenes syn på å forskriftsfeste et slikt krav.

Nærmere om aksept av ulik vekt for basiskjøretøy i forskjellige grupper, jf forslaget § 10-1 nr.1

Som nevnt er det tekniske forhold som er avgjørende for største totalvekt. En konsekvens av dette er at teknisk like kjøretøy ikke kan ha forskjellig største totalvekt. Dette er omtalt tidligere i høringsbrevet når det gjelder mulighetene for myndighetene til å skjære igjennom hvor like kjøretøy forsøkes behandlet ulikt. Ved EF-typegodkjenning har vi sett eksempler på at bilfabrikantene har basiskjøretøy som både er klassifisert som kjøretøy til godstransport (gruppe N) og til persontransport (gruppe M), og at det opereres med forskjellige vektangivelser selv om kjøretøyene synes å være teknisk like. Begrunnelsen for en slik sontring har blant annet sammenheng med at det er forskjellige kravnivåer i de forskjellige klassene. I disse tilfellene har forskjellsbehandlingen et saklig grunnlag, og vi mener derfor at dette er noe som bør aksepteres også ved nasjonal godkjenning. Vi foreslår derfor at dette uttrykkelig aksepteres i forslaget til § 10-1 nr.1.

Særlig om forholdet mellom kapittel 10 og kapittel 6, forslaget § 6-3 nr.4

Grovt sett regulerer kapittel 10 kravene som stilles til den garanti og dokumentasjon som den som søker om godkjenning skal fremlegge når det gjelder største totalvekt, mens kapittel 6 regulerer hvordan godkjenningsmyndigheten skal benytte denne ved godkjenning og registrering. Etter ordlyden i gjeldende § 6-3 nr. 4 står godkjenningsmyndigheten i prinsippet fritt til å fastsette største totalvekt. I § 6-3 nr.5 er det i bokstav A og B enkelte unntak hvor det henholdsvis skal og kan fastsettes en lavere største totalvekt. Det er imidlertid ingen henvisninger til kapittel 10, og forholdet mellom nr. 4 og 5 i § 6-3 kan også være uklart.

I samsvar med det som er sagt tidligere om garanti og dokumentasjon for største totalvekt, mener vi godkjenningsmyndigheten ved godkjenning i utgangspunktet bør være bundet til det som er garantert og dokumentert etter kapittel 10 når det gjelder fastsettelse av største totalvekt. Vi foreslår derfor å endre § 6-3 nr. 4 og 5 ved å innta en bestemmelse om at største totalvekt skal fastsettes i henhold til kravene i kapittel 10. Samtidig foreslås det presiseringer og forenklinger i uttrykksmåten. Unntakene i § 6-3 nr. 4 og 5. foreslås videreført, da det antas mest hensiktsmessig at disse vurderes i forbindelse med den forestående totalrevisjonen av forskriften. Henvisningen til typegodkjenningsdirektivene for traktor i § 6-3 nr. 4 annet ledd er tilstrekkelig ivaretatt i kapittel 10, jf § 10-1 nr.2 annet ledd og foreslås derfor å tas ut. I tillegg foreslås uttrykket ”minste totalvekt” i § 6-3 nr. 5 bokstav B) fjernet, da det anses misvisende. Det vil fortsatt være største totalvekt som fastsettes, jf definisjonen i § 2-5 nr.5. Vi foreslår også at fastsettelsen av nyttelast tas ut i disse bestemmelsene da dette er en størrelse som regnes ut fra egenvekt og største totalvekt. Se for øvrig ordlyden i selve forskriftsforslaget

Særlig om reduksjon av største totalvekt.

Hensynene bak forslaget om risiko ved overbelastning gjør seg sterkest gjeldende for økninger av største totalvekt. Situasjonen blir annerledes når det gjelder reduksjon av største totalvekt, da et kjøretøy åpenbart vil tåle å bli belastet med en lavere enn største totalvekt. Vi mener allikevel at økning og reduksjon av største totalvekt bør behandles likt etter forslaget. Bakgrunnen for dette har sammenheng med at største totalvekt er en teknisk størrelse knyttet til hva den som har konstruert og fremstilt kjøretøyet mener det kan tåle. Den er ikke knyttet til den konkrete vektbelastning kjøretøyet blir utsatt for ved bruk. Vi kan ikke se at det å ikke utnytte lastekapasiteten fullt ut skulle gi noen større adgang til nedjustering av kjøretøyet største totalvekt enn ellers. Det vil derfor etter vårt skjønn stilles de samme krav til garanti hvis største totalvekt skal settes lavere enn det som det allerede foreligger garanti for, som det som bør gjelde ved økninger av totalvekten. Det er imidlertid grunn til å understreke at det uansett er godkjenningmyndigheten som fastsetter kjøretøyet største totalvekt, jf Ktf § 6-3 nr. 4 og 5 og at totalvekten i noen tilfeller skal, og i andre tilfeller kan settes lavere enn det fabrikanten har garantert for. Dette påvirker heller ikke adgangen til avgiftsmessig nedregistrering etter Finansdepartementets forskrift om vektårsavgift § 4, jf Bilag 7 i kjøretøyforskriftens utgave utgitt av Last og Buss A/S.

Særlig om vektangivelser i vognkort

Spørsmålet om krav til vektgaranti har også en side mot vektangivelser i vognkort. Etter gjeldende praksis, jf rundskriv fra 15. september 1995, aksepteres vektangivelser i originale utenlandske vognkort, men ikke når de er endret.

Aksept av vektangivelser i utenlandske vognkort er liberalisert ytterligere ved vedtakelsen av forenklingene i importreglene, jf omtale tidligere i brevet. Etter dette forslaget vil vektangivelser i vognkort fra EØS og USA aksepteres for kjøretøy som bruktimporteres i original stand.

Bil hvor største totalvekt er endret etter at de forlot fabrikkens eller andre kjøretøykategorier dekkes ikke av de ovennevnte ordninger. Det kan reises spørsmål om vi kan stille ytterligere krav og i tilfelle hvilke krav som kan stilles når kjøretøyet er endret, og da også vognkort med endret totalvekt. Vi mener imidlertid at dette er et spørsmål om rekkevidden av reglene om bruktimport, og ikke noe som særskilt bør reguleres i foreliggende forslag.

ANDRE FORHOLD

Endring av overskriften til kapittel 6

Kapittel 6 har overskriften ” Nasjonal typegodkjenning av kjøretøy og deler m.m.”

Innholdsmessig har kapitlet en del bestemmelser som uttrykkelig regulerer typegodkjenning, og noen som uttrykkelig regulerer enkeltgodkjenning, jf for eksempel § 6-2 nr. 2, § 6-9 nr.2 og nr.5. I tillegg er det en del andre bestemmelser som ikke har angitt dette særskilt. Disse bestemmelsene er en videreføring av kapittel 3 i forskrift om krav til kjøretøy som omhandler godkjenning generelt, og det var ikke meningen å gjøre noen realitetsendring av dette ved vedtakelsen av kjøretøyforskriften. Disse bestemmelsene må derfor også i dag

leses slik at de også gjelder enkeltgodkjenning. Selv om regler om enkeltgodkjenning kanskje formelt kan sies å dekkers av uttrykket ”m.m” i overskriften, mener vi at overskriften gir et misvisende uttrykk for kapittelets innhold. Vi foreslår derfor at overskriften benevnes nasjonal godkjenning generelt, se ordlyd i forskriftsforslaget.

Endringer i kravene til dokumentasjon ved enkeltgodkjenninger etter Ktf § 6-9 nr. 5 og 6.

Det har i praksis hersket en viss uklarhet rundt grunnlaget for å kreve dokumentasjon/bevitnelse og garanti og underlag for slike forhold ved enkeltgodkjenninger. Vi foreslår nå å tydeliggjøre retten til å kreve dokumentasjon slik at det ikke er tvil om at det kan kreves dokumentasjon ikke bare for tilfredsstillelse av angitt standard, men også for angitte krav. Dette fremkommer imidlertid også for de enkelte tekniske krav i de relevante kapitler i forskriften. I tillegg foreslås å ta inn en bestemmelse som gir uttrykkelig adgang til å kreve underlag for forhold som er dokumentert. Dette fordi det i mange tilfeller kan være nødvendig å se nærmere på hvilket grunnlag dokumentasjonene er utstedt på. Dette kan for eksempel være hvilke endringer som gjøres når fabrikanten garanterer for endret totalvekt i forhold til allerede godkjent vekt for en kjøretøytype. Det kan også være for andre tekniske forhold, for eksempel hvilke tester som er utført eller lignende. For å sikre at dokumentasjonen gjelder kjøretøyet som søkes godkjent foreslås å kreve at det fremgår av dokumentasjonen hvilke(t) understellsnummer den gjelder for. I tillegg foreslås å bruke uttrykket ”dokumentasjon” som generell betegnelse på det som skal fremlegges. Dette vil etter vårt skjønn ikke innebære særlig realitetsforskjell, men vil tydeliggjøre at det avgjørende er dokumentets innhold, og ikke hvilken form det har.

Vi foreslår også å dele opp gjeldende nr. 5 i nr. 5 og 6, og redigere det språklige, men uten at det skal innebære noen realitetsendring for det som gjelder typegodkjenning.

Tydeliggjøring av virkeområdet i § 33-3 om krav til underkjøringshinder foran

Direktiv 2000/40/EF vedrørende krav til underkjøringshinder foran på bil ble implementert ved endringer i kjøretøyforskriften § 33-3. Virkeområdet ble angitt til å være ”bil gruppe N2 og N3 med unntak av terrengkjøretøy”. Etter direktivet vedlegg 2 pkt 1.3.2 er det i tillegg et unntak for ”kjøretøy hvis bruk ikke er forenlig med bestemmelsene for underkjøringshinder foran” som ikke fremgår i kjøretøyforskriftens ordlyd. I en klagesak er det aktuelle unntak tolket inn i forskriften selv om det ikke fremkommer i ordlyden, jf Samferdselsdepartementets vedtak av 19. november 2003. (Saksnr. 2003/50926). Ved behandlingen av klagesaken, og etterfølgende kontakt med berørte parter er det imidlertid enighet om at ordlyden bør tydeliggjøres for å få den mer i tråd med det reelle innhold. Det foreslås derfor at unntaket fra virkeområdet som fremkommer i direktivet vedlegg 2 pkt 1.3.2 inntas uttrykkelig som et unntak fra virkeområdet i § 33-3. Det understrekes at dette ikke vil innebære noen realitetsendring, og at de synspunkter på unntakets rekkevidde som fremkommer i ovennevnte klagesak vil gjøre seg tilsvarende gjeldende etter den foreslåtte endring.

Vi mener at det utover direktivets bestemmelse ikke er grunn til å si noe nærmere om anvendelsesområdet for det angitte unntaket i forskriften. Dette må avgjøres ut fra bestemmelsens ordlyd og at det er en snever unntaksbestemmelse hvor direktivets trafiksikkerhetsformål vil være førende ved praktiseringen. Ut over dette må bestemmelsen

tolkes med utgangspunkt i en vurdering av om det er konstruksjonsmessige forhold ved kjøretøyet som gjør det særlig egnet til en bruk som ikke er forenlig med direktivet. Dette må være noe utover den alminnelige egnethet de fleste lastebiler har til bruk utenfor offentlig veg.

FORSKRIFTSFORSLAG:

Forskrift om endring av forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften)

Fastsatt av Vegdirektoratet med hjemmel i vegtrafikkloven av 18.juni 1965 nr.4 § 13, § 14, § 15 og § 16, jf. Samferdselsdepartementets delegasjonsvedtak av 24.november 1980

I

I forskrift 4.oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) gjøres følgende endringer (ny tekst er *kursivert* og det som foreslås fjernet er overstrøket):

Kapitelloverskriften til kapittel 6 skal lyde:

KAP. 6 NASJONAL TYPEGODKJENNING AV KJØRETØY OG DELER M.M.

§ 6-2 nr.2 første ledd nytt annet punktum skal lyde:

Hvor det overfor godkjenningsmyndigheten fremlegges garanti fra fabrikantens representant, jf § 10-2 tredje ledd og § 10-1, skal godkjenningsmyndigheten forelegge denne for Statens Vegvesen, Region, trafikkstasjon før godkjenning gis.

§ 6-3 nr. 4 og 5 erstattes av nytt nr. 4 som skal lyde:

4. For godkjenningspliktig kjøretøy fastsetter godkjenningsmyndigheten største aksellast, boggilast og totalvekt som kjøretøy skal godkjennes med. Disse skal være i henhold til kravene i kapittel 10, med følgende unntak:

A) Kjøretøy som er slik innrettet at lasten, uansett dens størrelse, har samme angrepspunkt på kjøretøyet (eksempelvis fast plassert svingskive) skal godkjennes for mindre aksellast, boggilast og totalvekt ~~og nyttelast~~ enn *det som er fastsatt i første ledd*, når angrepspunktet har slik plassering at de største vekter ikke kan utnyttes.

Største totalvekt, aksellast og boggilast beregnes ut fra de forskjellige lasters (personer og gods) angrepspunkt i forhold til akselsentrene og full utnyttelse av største totalvekt eller største aksel/boggilast bak eller foran.

B) Følgende kjøretøy kan godkjennes for *største* aksellast, boggilast og totalvekt ~~og nyttelast~~ *som er lavere enn angitt i første ledd*, etter følgende retningslinjer:

a) *Buss (M2 og M3): Største aksellast, boggilast og totalvekt* beregnes ut fra største lasts størrelse og plassering. *Største last* beregnes ut fra antallet sitteplasser og påbudte ståplasser.

b) *Traktor. Største aksellast, boggilast og totalvekt ~~og nyttelast~~* fastsettes ut fra dekkenes bæreevne eller ut fra de vekter og trykk som er benyttet under varmbremsprøven dersom de er mindre.

c) *Motorredskap*. For motorredskap som ikke er innrettet for å bære gods under kjøring fastsettes *største aksellast, boggilast og totalvekt ~~og nyttelast~~* ut fra egenvektens størrelse og fordeling på akslene og vekten og plasseringen av fører og passasjerer.

For motorredskap som er innrettet for å bære gods under kjøring fastsettes *største aksellast, boggilast og totalvekt ~~og nyttelast~~* ut fra dekkenes bæreevne.

Gjeldende § 6-3 nr.6 blir nytt nr.5

§ 6-4 nr. 1 femte og sjette ledd skal lyde:

Er et kjøretøy tildelt og har innpreget understellsnummer, kan ikke dette kjøretøyet godkjennes med annet understellsnummer. Dette gjelder selv om endringen skjer før godkjenning i Norge. Dette gjelder ikke kjøretøy som anses oppbygd, jf § 7-2 pkt 1.7 og pkt 5.3

Bil og tilhenger til bil kan bare godkjennes med understellsnummer standardisert etter VIN-systemet (Vehicle Identification Number). Det er videre en forutsetning for godkjenning at fabrikanten etter § 10-2 har sin WMI-kode (World Manufacturer Identifier) tildelt av ISO (International Organization for Standardization) i dette nummeret, jf § 10-2 annet ledd. Dette gjelder ikke kjøretøy som anses som oppbygd, jf § 7-2 pkt 1.7 og pkt 5.3

Gjeldende § 6-4 nr. 1 femte ledd blir nytt syvende ledd

§ 6-9 nr. 5 og 6 skal lyde:

5. I forbindelse med søknad om typegodkjenning kan ellers forlanges utlevert nødvendig antall deler og utstyr for prøving og nærmere underlag i form av tegninger, beregninger, garantier e.l. Det kan videre stilles krav om spesielle undersøkelser ved prøveanstalt. Bestemmelsen i dette nr. gjelder i tillegg til det som måtte være fastsatt ellers i denne forskrift.

6. Ved enkeltgodkjenning kan det kreves fremlagt dokumentasjon for tilfredsstillende 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.

Gjeldende § 6-9 nr. 6 til 8 blir nr. 7, 8 og nytt nr. 9

§ 10-1 nr.1 og 2 skal lyde:

1. Kjøretøy skal være konstruert og overfor godkjenningmyndigheten garantert av fabrikanten for største aksellast, boggilast og totalvekt, og for største totalvekt av eventuell tilhenger/tilhengerredskap til kjøretøyet. Dette er ikke til hinder for at samme basiskjøretøy kan ha ulik totalvekt når det er klassifisert i ulike grupper.

2. For bil og tilhenger til bil som er produsert i flere trinn, kreves i tillegg til garanti etter nr. 1 at fabrikanten har de dokumenter og den informasjon om kjøretøyet og dets deler fra tidligere trinn i produksjonen som er nødvendig for å fastsette de vekter og laster som nevnt i nr.1, eller har systemer som sikrer utlevering og utveksling av slike dokumenter og slik informasjon.

For bil og tilhenger til bil som er oppbygd, jf kapittel 7, kreves i tillegg til garanti etter nr. 1 at fabrikanten har de dokumenter og den informasjon om kjøretøyet og dets deler fra produsentene av komponentene som er nødvendig for å fastsette de vekter og laster som nevnt i nr.1.

Fabrikantens garanti for største totalvekt kan være angitt på fabrikasjonsskilt, klebelapp eller lignende. Slik vektangivelse skal være solid festet på et iøynefallende og lett tilgjengelig sted på en del som vanligvis ikke vil bli erstattet ved bruk og skal være lett leselig og ikke kunne slettes.

Vektangivelse fra fabrikanten på fabrikasjonsskilt i henhold til direktiv 76/114/EØF, eventuelt som endret ved direktiv 78/507/EØF og direktiv 87/354/EØF, godtas som vektgaranti. Vektgaranti fastsatt i henhold til direktiv 92/21/EØF, eventuelt som endret ved direktiv 95/48/EF, når det gjelder biler i gruppe M1 og etter direktiv 92/27/EF når det gjelder biler i andre grupper enn M1, godtas som vektgaranti.

Erklæring fra andre enn fabrikanten om at en bil eller tilhenger til bil på de punkter som har betydning for vektangivelsen er lik en annen som det foreligger vektgaranti for, godtas ikke som vektgaranti.

Gjeldende andre til sjette ledd i nr.1 blir nytt nr. 3. Gjeldende nr. 2 til 5 blir nye nr. 4 til 7

§ 10-2 skal lyde:

§ 10-2 Definisjon av fabrikant av bil og tilhenger til bil

Med "fabrikant" av en bil eller tilhenger til bil menes en fysisk eller juridisk person som er ansvarlig for konstruksjonen og fremstillingen av en bil eller tilhenger til bil med henblikk på markedsføring under denne persons navn eller fabrikat eller enhver fysisk eller juridisk person, som har konstruert og fremstilt en bil eller tilhenger til bil til eget bruk.

For godkjenning er det en forutsetning at fabrikant av bil og tilhenger til bil sin WMI-kode inngår i understellsnummeret, jf § 6-4 sjette ledd.

Med "fabrikantens representant" menes enhver fysisk eller juridisk person som er behørig utnevnt av fabrikant av bil eller tilhenger til bil til å representere denne overfor godkjenningsmyndigheten og handle på fabrikantens vegne, innenfor de områder som er omfattet av dette kapittel. Hvor det i dette kapittel henvises til uttrykket "fabrikant" av bil eller tilhenger til bil, skal dette forstås som enten fabrikanten eller fabrikantens representant, jf imidlertid § 6-2 nr.2.

§ 33-3 nr.2 skal lyde:

2. Virkeområde: Bil i gruppe N2 og N3 med unntak av terrengkjøretøy og kjøretøy hvis bruk ikke er forenlig med bestemmelsene for underkjøringshinder foran.

II

Denne forskrift trer i kraft

Kjøretøyseksjonen
Med hilsen

Sigurd Olav Olsen
seksjonsleder

Espen Rindedal

10 vedlegg