



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Endring og utvidelse av særbestemmelser for import av kjøretøy

- Høring om forslag til endring av § 1–15 og forslag til ny § 1–16 i forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften)
- Høring om forslag til endring av §§ 9, 10 og 16, samt opprettelse av ny §§ 10a, 10b og 10 c i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
14. desember 2016

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no

Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfarete 6A
0667 OSLO

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

Innhold

1.	Innledning.....	4
2.	Bakgrunnen for ny høring.....	4
3.	Aksept av lysutrustning fra annet land.....	5
3.1.	Forslaget av 8. oktober 2015.....	5
3.2.	Forslag om å akseptere lysutrustningen i godkjenningslandet.....	5
4.	Forslag om å akseptere delvis oppbygd kjøretøy.....	5
4.1.	Forslaget av 9. oktober 2015.....	6
4.2.	Nytt forslag.....	6
4.3.	Krav til påbygg som monteres i Norge.....	6
5.	Forslag om å tillate tyngre kjøretøy i løyvepliktig kjøring.....	7
5.1.	Forslaget av 9. oktober 2015.....	7
5.2.	Nytt forslag.....	7
5.2.1.	Forslag til krav til kjøretøyets utforming og funksjoner.....	8
5.3.	Trafikksikkerhet.....	10
5.3.1.	Generelt om kravnivå.....	10
5.3.2.	Regelverk og kravnivå til bremseser.....	10
5.3.3.	Grunnleggende konstruksjon av trykkluftmekaniske bremseanlegg og krav bremsetilpasning mellom aksler og kjøretøy.....	11
5.3.4.	Krav til ABS og EBS.....	12
5.3.5.	Krav til elektronisk stabilitetskontroll og andre avanserte sikkerhetssystemer.....	12
5.3.6.	Nødbremser og sikkerhetsfunksjoner.....	12
5.3.7.	Motorbremser og/eller drivverksbrems.....	12
5.3.8.	Manuelt kontrollert tilhengerbremser.....	13
5.3.9.	Oppsummering.....	13
5.4.	Konkurransforhold i bilbransjen.....	13
5.5.	Øvrige forhold.....	13
6.	Bilforskriften § 10 a.....	14
6.1.	§ 10 a første ledd.....	14
6.1.1.	Endring av formulering.....	14
6.1.2.	Import fra Canada tas inn i bestemmelsene.....	14
6.1.3.	Presisering av kravene i USA og Canada.....	14
6.2.	§ 10 a annet ledd.....	15
6.2.1.	Begrepene «original» og «tilnærmet original utførelse».....	15

6.2.2.	Begrepet «fabrikant»	15
6.3.	§ 10 a tredje ledd.....	15
6.4.	§ 10 a fjerde ledd.....	15
6.5.	§ 10 a femte ledd.....	16
6.6.	§ 10 a sjette ledd	16
7.	Bilforskriften § 10 b	16
7.1.	§ 10 b første ledd.....	17
7.2.	§ 10 b annet ledd.....	17
7.3.	§ 10 b tredje ledd	17
7.4.	§ 10 b fjerde ledd	17
7.5.	§ 10 b femte ledd	17
7.6.	§ 10 b sjette ledd	17
7.7.	§ 10 b sjuende ledd	18
8.	Bilforskriften § 10 c	18
8.1.	§ 10 c første ledd	18
8.2.	§ 10 c annet ledd	18
8.3.	§ 10 c tredje ledd.....	18
8.4.	§ 10 c fjerde, femte og sjette ledd	18
9.	Kjøretøyforskriften § 1-15	18
9.1.	§ 1-15 første ledd	18
9.2.	§ 1-15 annet ledd	19
9.3.	§ 1-15 tredje ledd	19
10.	Kjøretøyforskriften § 1-16	19
10.1.	§ 1-16 første ledd	19
10.2.	§ 1-16 annet ledd	19
10.3.	§ 1-16 tredje ledd	19
10.4.	§ 1-16 fjerde ledd	19
11.	Økonomiske og administrative konsekvenser.....	19

1. Innledning

Vegdirektoratet (heretter «VD») sendte 9. oktober 2015 på høring forslag om endring i særbestemmelser for import av kjøretøy fra USA og annet EØS-land. Fjorårets høring finnes på [våre nettsider](#). Vi sender med dette ut et nytt høringsforslag som omhandler endringer i forhold til fjorårets høring.

Forslaget av 9. oktober 2015 gikk ut på at også tyngre kjøretøy og tilhengere skulle bli omfattet av særbestemmelsene. I dag er det bare personbil (M1) og varebil (N1) som tillates godkjent etter disse reglene. Det ble imidlertid foreslått en begrensning i bruken av tyngre kjøretøy ved at de ikke tillates brukt i løyvepliktig kjøring. Det ble videre foreslått oppmyking av kravene til originalitet og kravene om tilpasning til europeiske lysbestemmelser. For øvrig ble det foreslått at særreglene kun skulle gjelde for kjøretøy som hadde vært registrert i minimum seks måneder i annet land.

Vi gjør oppmerksom på at fjorårets høring også omhandlet utvidelse av adgangen til å godkjenne biler etter forordning (EU) nr. 183/2011. I tillegg var det også flere andre mindre endringer i forskriften som var nødvendig av rent administrative årsaker. Disse foreslåtte endringene, i tillegg til kravet om at kjøretøyet må ha vært registrert i minimum seks måneder i annet land, er uberørte og vil derfor ikke omtales i dette høringsnotatet. Vi bemerker ingen av endringene som var på høring i fjor er vedtatt, men slik at dette vil skje samlet i etterkant av den høringen som nå sendes ut.

2. Bakgrunnen for ny høring

I etterkant av fjorårets høring har det vært dialog mellom VD og Samferdselsdepartementet (heretter «SD») der sistnevnte har meddelt ønske om flere oppmykinger i det forslaget som ble sendt på høring 9. oktober 2015. SD har i brev av 16. september 2016 bedt VD om å sende ut en ny høring der tre forhold skal foreslås endret:

- Det foreslåtte kravet om at kjøretøyene skal ha oransje, blinkende retningslys (blinklys) skal utgå. Dette betyr at man skal akseptere den lysutrustningen som er original i det landet kjøretøyet kommer fra.
- Det foreslåtte forbudet mot at delvis oppbygde kjøretøy skal kunne godkjennes, skal tas bort.
- Det foreslåtte forbudet mot å kunne benytte tunge kjøretøy i løyvepliktig kjøring, skal tas bort. I stedet skal man innta en rekke tekniske krav for at kjøretøyene skal kunne godkjennes i Norge.

I brev av 8. desember 2016 har SD bedt om at forbudet mot å importere ambulansebil også skal tas bort. Dette er et forbud som har eksistert helt siden særbestemmelsen for import kom inn i forskriften i 2004. VD har ikke fått noen begrunnelse for denne endringen og vi har derfor ikke grunnlag for å omtale dette forhold ytterligere. VD vil likevel bemerke at våre regler omhandler tekniske krav til kjøretøyet. Selv om ambulansen teknisk sett vil kunne godkjennes, vil Helsedirektoratets krav til ambulanser sannsynligvis innebære at det i praksis ikke vil være mulig å få satt en slik ambulans inn i ambulansetrafikk her i Norge.

I tillegg til disse endringene, har VD gjort flere andre endringer og justeringer i forskriftsteksten. Dette er endringer som er gjort dels på bakgrunn av VDs egne vurderinger, og dels på bakgrunn av innspill fra høringsinstansene. Flere av disse endringene innebærer imidlertid ikke store rettslige endringer, men er ment for at selve kravene skal fremstå tydeligere.

I det følgende vil vi i pkt. 3 – 5 omtale de foreslåtte endringene som omtalt punktvis ovenfor. Dette er såpass sentrale temaer slik at vi finner det riktig å behandle disse i egne punkter. I pkt. 6 – 10 vil vi behandle de enkelte paragrafene. Lesingen og forståelsen av denne høringen fordrer at man kjenner til fjorårets høring. Vi vil ikke gå i detalj på forhold som ble omtalt i forrige høring og som nå forblir uendret.

3. Aksept av lysutrustning fra annet land

3.1. Forslaget av 8. oktober 2015

Det ble foreslått et krav i §§ 10 a, b og c om at kjøretøyet «skal ha oransje, blinkende retningslys». Det ble gitt følgende begrunnelse i høringsnotatet:

Gjeldende bestemmelse stiller krav til at lysene skal være i henhold til norske krav. Vegdirektoratet foreslår en oppmyking av dette kravet. Vårt forslag går ut på at det kun stilles krav om at blinklysene skal være oransje. Dette innebærer at annen lysutrustning tillates så lenge dette er originalt på kjøretøyet, likevel slik at montering av ekstralys i samsvar med forskriften aksepteres (se siste kulepunkt under 3.2.3). Bakgrunnen for at vi ikke vil fravike kravet til oransje blinklys, er at vi anser dette som et viktig sikkerhetsmoment. Vår vurdering er at det er en fare for at røde blinklys ikke vil bli oppfattet som et blinklys da det har samme farge som både baklys og bremselys. Det vises dessuten til at dette kravet også fremkommer i Wienkonvensjonen.

3.2. Forslag om å akseptere lysutrustningen i godkjenningslandet

SD har anmodet VD om å åpne opp for aksept av amerikansk lysutrustning. VD foreslår å løse dette slik at vi aksepterer lysutrustningen i det landet kjøretøyet kommer fra, det vil si enten USA, Canada eller annet EØS-land. I forskriften løses dette ved at vi fjerner det foreslåtte kravet om at kjøretøyet «skal ha oransje, blinkende retningslys». Man står da igjen med hovedregelen om at kjøretøyet skal oppfylle krav til godkjenning i de nevnte landene. Dette innebærer da at også lysutrustningen aksepteres.

VD foreslår at den samme oppmykingen også skal gjelde for kjøretøy som allerede er godkjent i Norge. Dette blir da inntatt i kjøretøyforskriften §§ 1–15 og 1–16, se bestemmelsenes annet ledd.

4. Forslag om å akseptere delvis oppbygd kjøretøy

Dette forholdet omhandler tyngre kjøretøy (gruppe M2, M3, N2 og N3) og tilhengere (gruppe O). Dette har ikke aktualitet for personbiler (gruppe M1) og varebiler (N1).

4.1. Forslaget av 9. oktober 2015

Det ble foreslått en setning i §§ 10 b og 10 c første ledd, siste punktum, som slo fast at «Delvis oppbygde kjøretøy kan ikke godkjennes etter denne bestemmelse.» Det ble gitt følgende begrunnelse i høringsnotatet:

Imidlertid foreslås en tredje setning, som slår fast at delvis oppbygde kjøretøy ikke kan godkjennes etter denne bestemmelsen. Dette er en presisering av at gjeldende norske og europeiske regelverk ikke tillater at et delvis oppbygd kjøretøy registreres. Ramme med førerhus, men uten påbygg er et eksempel på delvis oppbygd kjøretøy. Dersom dette kjøretøyet bygges ferdig i Norge, faller det utenfor denne bestemmelsen og må enkeltgodkjennes etter de ordinære bestemmelsene for kjøretøytypen.

4.2. Nytt forslag

På oppdrag fra SD foreslås det at nevnte setning i bestemmelsene tas bort. I tillegg foreslås det inntatt en setning i §§ 10 b og c første ledd, annet punktum som uttrykkelig slår fast at «Delvis oppbygd kjøretøy kan godkjennes etter at påbygg er montert i Norge».

I praksis vil nok de fleste tilfeller av delvis oppbygd kjøretøy være at man importerer en ramme med førerhus, men uten påbygg, hvoretter påbygget monteres på i Norge.

Den nye ordlyden betyr da at den som ønsker å godkjenne biler over 3500 kg etter denne bestemmelsen kan velge å importere en komplett ferdigbygget bil, eller velge å demontere det amerikanske påbygget og montere nytt påbygg i Norge.

4.3. Krav til påbygg som monteres i Norge

Når et kjøretøy importert fra USA skal godkjennes på denne måten forutsettes det at chassiset er konstruert og bygd for å tilfredsstillende amerikanske bestemmelser, og at det må bygges ferdig for å kunne registreres. USA og Europa har i denne sammenhengen ganske sammenfallende bestemmelser og definisjoner. Det gjelder blant annet krav til utveksling av opplysninger mellom fabrikantene i de ulike trinn i byggeprosessen. Derfor bør det være mulig å innhente opplysninger fra chassisfabrikanten om forutsetningen for å montere påbygg, slik at norske påbyggere kan utføre sitt arbeid på en sikker og forskriftsmessig måte innenfor de rammene som er satt for det aktuelle chassiset. (Da alle kjøretøy som er aktuelle etter denne særbestemmelsen er brukte, benyttes begrepet påbygger framfor fabrikant trinn 2, som er korrekt for nye kjøretøy.) Selve påbygget forutsettes å tilfredsstillende alle relevante norske krav, enten det er et plan, skap eller svingskive.

Påbyggeren får ansvar for eget arbeid, inkludert eventuelle endringer som gjøres på en slik måte at det ikke lenger dekkes av den utenlandske fabrikantens garanti på chassisets merkeplate. Det kan bli en utfordring å arbeide med to ulike tekniske regelverk og systemer for å garantere overfor myndighetene at kjøretøyet som en helhet tilfredsstillende gjeldende tekniske krav.

5. Forslag om å tillate tyngre kjøretøy i løyvepliktig kjøring

Dette forholdet omhandler tyngre kjøretøy (gruppe M2, M3, N2 og N3) og tilhengere (gruppe O). Dette har ikke aktualitet for personbiler (gruppe M1) og varebiler (N1).

5.1. Forslaget av 9. oktober 2015

Det ble foreslått et ledd i §§ 10 b og 10 c som slo fast at «kjøretøy som godkjennes etter denne bestemmelse kan ikke benyttes til formål som kommer inn under bestemmelsene om løyvepliktig transport.» Fra dette forbudet ble det foreslått følgende unntak: «Kjøretøy gruppe N2 med tillatt totalvekt ikke over 7500 kg som har hydrauliske bremses kan likevel benyttes til løyvepliktig transport.»

Intensjonen i forslaget av 9. oktober 2015 var å legge til rette for at entusiaster skulle kunne importere og få godkjent et kjøretøy for rekreasjonskjøring. For ikke å forvanske og fordyre prosessen med å få et kjøretøy godkjent i Norge, valgte vi å foreslå relativt få tilpasninger til norske tekniske krav.

Følgende begrunnelse ble gitt i høringsnotatet:

Vi finner det dog nødvendig for busser og større lastebiler å begrense bruken til eget bruk, dvs. at kjøring som fordrer løyve ikke aksepteres. Hovedhensynet for å åpne bestemmelsen for større kjøretøy er å legge til rette for at entusiaster skal kunne skaffe seg og få godkjent et kjøretøy uten for store kostnader.

I tillegg til det tekniske regelverket for godkjenning av kjøretøy, kreves det løyve for å drive person- og godstransport med motorvogn. Det vises her til lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy, og forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy for nærmere redegjørelse. Løyvebestemmelsene sikrer blant annet like konkurranseforhold for transportørene, for persontransport stilles det også krav som sikrer passasjerenes interesser. Vegdirektoratet anser derfor at det er riktig å begrense bruksadgangen til kjøretøyene som godkjennes etter denne bestemmelse, ved at de ikke tillates brukt til kjøring som krever løyve, jf. yrkestransportlova og yrkestransportforskriften

For de kjøretøyene som har tillatt totalvekt ikke over 7500 kg, har vi likevel valgt å foreslå at disse, så fremt de har hydrauliske bremses, ikke skal omfattes av ovennevnte begrensning. Slike kjøretøy kan dermed brukes til løyvepliktig kjøring. Bakgrunnen for denne forskjellen, er at pick-up og van er bygd på omtrent samme måte over og under 3500 kg.

5.2. Nytt forslag

På oppdrag fra SD foreslås det at dette forbudet tas bort. Det vil dermed i disse bestemmelsene ikke eksistere noen regulering av adgangen til å benytte tyngre kjøretøy i løyvepliktig kjøring. SD har bestemt at når det åpnes for bruk i løyvepliktig kjøring, skal inntas flere krav til kjøretøyet, særlig krav til underkjøringshinder, sidehinder, hastighetsbegrensere og fartsskriver. Dette kommer i tillegg til de norske kravene som ble stilt i forslaget av 9. oktober 2015.

Under utarbeidelsen av den opprinnelige særbestemmelsen i kjøretøyforskriften § 1–15 i 2003/2004 og under arbeid med revisjonen av bestemmelsene i 2015, ble det lagt vekt på at både amerikansk og europeisk regelverk stiller krav til trafikksikkerhet og miljø. I årene mellom disse to arbeidene har det også blitt utarbeidet et felles europeisk regelverk for enkeltgodkjenning av lette biler fra USA. Selv om bestemmelsene er ulikt oppbygd var det blitt så godt samsvar mellom kravnivåene at bestemmelsene knyttet til lette kjøretøy kunne forenkles vesentlig.

Det har ikke blitt utarbeidet et tilsvarende felles europeisk regelverk for tunge kjøretøy. Under arbeidet med høringsforslaget i 2015 gjorde VD en begrenset sammenlikning av kravene som stilles i USA i forhold til de europeiske kravene. Tidsfaktoren gjorde at denne sammenlikningen ble av begrenset omfang. Det ble konstatert at det var betydelige ulikheter i kravene til tunge kjøretøy, men at tunge kjøretøy likevel kunne aksepteres som hobby-/entusiastkjøretøy med begrenset bruk.

5.2.1. Forslag til krav til kjøretøyets utforming og funksjoner

Tilleggskravene gjelder både kjøretøy som importeres ferdigbygd, og de som endres eller blir utstyrt med nytt påbygg i Norge. De tekniske kravene er gjeldende norske krav i henhold til kjøretøyets førstegangs registreringsdato (i utlandet).

5.2.1.1. Underkjøringshinder

Bakre underkjøringshinder er et viktig sikkerhetstiltak for å hindre skade på fører og passasjerer i små biler, ved å hindre at bilene kommer inn under lastebiler og tilhengere. Underkjøringshinder skal være montert på alle kjøretøy hvor dette er obligatorisk ifølge norske forskrifter, og følger bestemmelsene som var gyldige på det tidspunktet bilen eller tilhengeren ble registrert første gang. Underkjøringshinder ble obligatorisk 1. januar 1983 for nye kjøretøy, og 1. januar 1984 for kjøretøy som utstyres med nytt eller endret påbygg.

FMVSS 224 stiller krav til montering av underkjøringshinder på tilhengere med tillatt totalvekt over 4536 kg, og FMVSS 223 stiller tekniske krav til underkjøringshinderet.

Det anses som kurant å oppfylle norske krav til montering og konstruksjon av underkjøringshinder for kjøretøy som reguleres av denne bestemmelsen. For tilhengere vil i mange tilfeller det amerikanske underkjøringshinderet tilfredsstillende gjeldende krav i Norge.

5.2.1.2. Sidehinder

Sidehinder er et viktig sikkerhetstiltak for å hindre at fotgjengere, syklister og i størst mulig utstrekning mopedister og motorsyklister kommer inn under bakre hjul på lastebiler og tilhengere. Sidehinder skal være montert på alle kjøretøy hvor dette er obligatorisk ifølge norske forskrifter, og følger bestemmelsene som var gyldige på det tidspunktet bilen eller tilhengeren ble registrert første gang uansett hvor i verden. Sidehinder ble obligatorisk 1. oktober 1988 både for nye kjøretøy, og for kjøretøy som utstyres med nytt eller endret påbygg.

Vegdirektoratet kjenner ikke til føderale krav til sidehinder i USA, men at noen delstater har slikt krav.

Det anses som kurant å oppfylle norske krav til montering og konstruksjon av underkjøringshinder for kjøretøy som reguleres av denne bestemmelsen.

5.2.1.3. Hastighetsbegrener

Typegodkjent hastighetsbegrener skal være montert på biler med tillatt totalvekt over 3500 kg i henhold til de tidsfristene som er angitt i norske forskrifter. Gjeldende bestemmelser for typegodkjenningen finnes i ECE-regulativ 89. Hastighetsbegreneren kan være en separat enhet som ettermonteres i bilen, eller være en innebygd funksjon i bilens styringselektronikk.

Kravet om montering av hastighetsbegrener ble utvidet i 2005, og i perioden 2005 til 2008 var det en overgangsbestemmelse som gjorde det mulig å registrere biler med utsettelse på monteringen av hastighetsbegrener til 2008. Svært mange av bilene som ble registrert med denne utsettelsen var amerikanske. Da kravet om montering ble absolutt, var det fortsatt ikke tilgjengelige løsninger for hastighetsbegrener for disse bilmodellene. Dette skapte store problemer for eierne i og med at det ikke finnes unntaksmuligheter i bestemmelsene om hastighetsbegrener. Biler uten godkjent hastighetsbegrener fikk kjøreforbud.

Den gang viste det seg også vanskelig, muligens umulig, å benytte løsningen med å omprogrammere bilens innbygde styringssystemer, da slike inngrep må gjøres i samarbeid med eller i henhold til fabrikantens anvisning. Vegdirektoratet kan ikke akseptere uautoriserte inngrep i bilens styringssystemer som grunnlag for å godkjenne hastighetsbegrener. Vegdirektoratet kjenner ikke til om det har blitt tilgjengelig godkjente løsninger for å utstyre slike biler med hastighetsbegrener siden 2008.

Vegdirektoratet anser ikke at gjeldende regelverk gir anledning til å fastsette alternativt nasjonalt krav til hastighetsbegrener. Det er derfor uklart om det finnes, eller kan utvikles, løsninger for godkjente hastighetsbegrener til biler som er omfattet av særordningen.

5.2.1.4. Fartsskriver

Godkjent fartsskriver må være montert dersom bilen benyttes slik at dette kraves i henhold til forskrift om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS. Kravene til fartsskriver og montering av denne finnes i forordningene det henvises til i forskriften. I Norge er det krav til digital fartsskriver for kjøretøy registrert etter 9. desember 2006.

Dersom det ikke finnes løsninger for digitale fartsskrivere som er godkjent for montering i amerikanske biler, vil det ikke være mulig å benytte disse til kjøring hvor dette kreves etter bestemmelsene. Biler uten godkjent fartsskriver kan registreres, men bruksområdet vil være svært begrenset.

5.3. Trafikksikkerhet

5.3.1. Generelt om kravnivå

Når man ikke fastsetter noen bruksbegrensninger i regelverket, vil det innebære at man legger til rette for en ubegrenset bruk av kjøretøy som godkjennes etter særbestemmelsene. Det er derfor viktig at utformingen av kjøretøyet og de innbygde sikkerhets- og miljøfunksjonene holder den standarden som er fastsatt som krav for registrering i Norge og Europa. For kjøretøy som skal godkjennes på grunnlag av at de tilfredsstillt kravene til registrering i land utenfor Europa, her USA og Canada, er det av avgjørende betydning at de utenlandske kravene gir et tilsvarende, eller bedre, nivå i forhold til sikkerhet og miljø.

I tillegg til de sikkerhetstilpasningene som er satt opp av SD, se pkt. 5.2 ovenfor, har VD også vurdert kravene til bremsesystemer, herunder de sikkerhetssystemene som er integrert med bremsesystemet i europeiske krav. Ved godkjenning av tunge kjøretøy er det ved siden av å vurdere bilens bremsesystem, også viktig å vurdere hvordan bilen kontrollerer tilhengerens bremsesystemer.

Etter en innledende sammenlikning av amerikanske bestemmelser for bremsesystemer for kjøretøy med tillatt totalvekt over 10.000 lbs / 4536 kg er Vegdirektoratet meget bekymret for trafikksikkerheten dersom slike kjøretøy tillates registrert på ordinære bruksvilkår. De amerikanske bestemmelsene tillater opptil 25 % lengre bremselengde for enkelte typer kjøretøy. Videre har VD så langt ikke klart å bekrefte eller avkrefte om en amerikansk bil er i stand til å kontrollere bremsesystemet på en norsk tilhenger med Elektronisk styrt bremsesystem (EBS). EBS brukes for å klare de seneste krav til godkjenning av bremsesystemer i Europa, og har vært i bruk i Norge i nærmere 20 år.

For biler med tillatt totalvekt 10.000 lbs / 4536 kg eller lavere er kravene til bremselengde på linje med, eller strengere enn de europeiske bestemmelsene. Slike biler, mest typisk pickup og van, har tilnærmet samme krav som personbiler i USA. Vegdirektoratet anser at slike biler ikke utgjør noen utfordring i forhold til trafikksikkerheten sammenliknet med tilsvarende europeiske biler.

5.3.2. Regelverk og kravnivå til bremsesystemer

I Europa regulerer ECE R13h kravene til bremsesystemer for bil med tillatt totalvekt på 3500 kg og lavere, og ECE R13 regulerer de øvrige bilene og tilhengere til bil. De amerikanske bestemmelsene om bremsesystemer er bygd opp ulikt de tilsvarende bestemmelsene i Europa. For de lette kjøretøyene som reguleres av den relativt nye FMVSS 135 (tillatt totalvekt ikke over 3500 kg) er det størst grad av likhet. Videre finnes FMVSS 105 som regulerer øvrige biler med hydrauliske bremsesystemer, samt biler med elektrisk regulerte bremsesystemer, og til slutt FMVSS 121 som regulerer luftbremsesystemer på biler og tilhengere. Det framgår ikke av oversikten fra National Highway Traffic Safety Association (NHTSA) hvordan kravene til bremsesystemer på tilhengere som har andre bremsesystemer enn trykkluft reguleres.

For biler med tillatt totalvekt 4536 kg (10.000 lbs) og lavere med hydrauliske bremsesystemer (FMVSS 105) er det også tilsvarende krav til bremsestrekning som etter de europeiske bestemmelsene. For biler med tillatt totalvekt over 4536 kg er det vesentlig svakere krav til nedbremsing enn i Europa, det vil si at de amerikanske bestemmelsene tillater vesentlig lenger bremsestrekning.

For biler med trykkluftbremsesystemer er kravene til nedbremsing i FMVSS 121 bygd opp slik at kravene varierer i forhold til hva slags kjøretøy som skal testes. I Europa er det ett krav for alle tunge biler. Dette medfører at noen av bilene har tilsvarende evne til nedbremsing som etter europeiske krav, mens andre har vesentlig dårligere. Fra August 2011 skjerpet NHTSA kravet til bremselengde for visse kjøretøy med trykkluftmekaniske bremsesystemer med ikrafttreden for forskjellige konfigurasjoner i løpet av fire år. Treakslede trekkbiler med totalvekt under 27.058 kg måtte tilfredsstille det nye kravet fra 2012 modeller. De nye kravene reduserer bremselengden med om lag 30 % i forhold til tidligere.

De amerikanske kravene til bremsekraft for tilhengere i FMVSS 121 er minimumskrav, mens de europeiske inneholder både minimums- og maksimumsgrenser som sikrer at bil og tilhenger er tilpasset hverandre. Årsaken til at Europa har dette kravet, er at en overbremset tilhenger oftere vil låse hjulene og skrense ut til en av sidene, med fare for å treffe andre trafikanter. Det amerikanske kravet til bremsekraft på tilhengere med luftbremsesystemer er noe høyere enn det Europeiske minimumskravet.

Det er avvik mellom prøvemetoder slik at en sammenlikning ikke blir helt nøyaktig, men det vi kan se viser likevel at kravet til bremsesystemer er svakere i USA. Det er ikke mulig å fastslå bremsevirkningen eksakt uten å kjøre praktiske tester.

5.3.3. Grunnleggende konstruksjon av trykkluftmekaniske bremseanlegg og krav bremsetilpasning mellom aksler og kjøretøy

Den tekniske konstruksjonen og virkemåten har flere fellestrekk, men også mange ulikheter. I Europa er det mest vanlig med skivebremsesystemer mens det USA fortsatt er trommelbremsesystemer som er dominerende. Driftstrykket i Europa er opp til 10 bar mens det i USA ligger på om lag 7 bar. I USA brukes det to separate luftkoblinger mellom bil og tilhenger.

Grunntanken som ligger bak oppbygging og virkemåte til trykkluftbremsesystemer er ulik i USA og Europa. I USA er grunntanken at styrende hjul ikke skal blokkere og at kjøretøy og vogntog skal «bremses bakfra», det er ikke krav til bremsefordeling mellom aksler eller krav til kompatibel bremsevirkning mellom bil og tilhenger. Dette medfører at bremsesystemene gjennomgående er konstruert slik at bremsevirkningen er størst på bakaksler. I Europa er grunntanken «balansert bremsestrategi» som i praksis betyr at hver aksel skal bremse sin andel av kjøretøyets vekt, også når tyngdepunktet forskyves forover under bremsing. Det er videre et krav til kompatibel bremsevirkning mellom bil og tilhenger, slik at begge kjøretøyene i et vogntog bremser sin del av vekten. For å oppnå dette er det utviklet avanserte elektroniske styringssystemer for bremsesystemer til tunge kjøretøy (EBS).

5.3.4. Krav til ABS og EBS

I USA har det fra 1. mars 1998 vært krav om ABS bremsesystem på alle enkeltkjøretøy og tilhengere (inkludert semitrailer) samt dolly for semitrailer. For kjøretøy som skal trekke tilhenger er det krav om kontinuerlig strømforsyning til tilhengerens ABS system når tenningen er på. Det er også krav om en elektrisk krets på bil og tilhenger som kan formidle feilmelding fra ABS systemet med varsellampe på instrumentbordet ved feil på tilhengerens ABS system.

I Norge gjelder direktiv med krav om ABS kjøretøy registrert 1. oktober 1992 og senere. Videre stiller forskrift om bruk av kjøretøy § 4-2 krav om ABS på tilhenger dersom tilhengeren trekkes av bil med ABS.

Som vist til ovenfor, har det i Norge vært vanlig med Elektronisk styrt bremsesystem (EBS) i nærmere 20 år. EBS brukes for å klare kravene til godkjenning av bremsesystem i Europa. Det er fastsatt krav til hvordan bremsesystemene på bil og tilhenger skal kobles sammen, dette inkluderer utførelse og kobling av elektriske kontakter, samt protokoller for datakommunikasjon. Det er dessuten vanlig med 12 volt elektrisk anlegg på tunge kjøretøy i USA og 24 volt i Europa. Det er derfor usikkert om ABS-/EBS-systemer vil fungere dersom amerikansk og europeisk kjøretøy kobles sammen.

5.3.5. Krav til elektronisk stabilitetskontroll og andre avanserte sikkerhetssystemer

I Europa er det i tillegg krav om elektronisk stabilitetskontroll (ESC) på tunge biler samt tilhengere med luftfjæring og ikke mer enn tre aksler. Dette er integrert i det elektroniske styringssystemet for bremsene på tilhengere. I USA er det i dag ikke krav om ESC på kjøretøy med totalvekt over 4536 kg, men det er foreslått en ny standard, FMVSS 136, som pålegger ESC på trekkbiler og busser med totalvekt over 11793 kg. (Vegdirektoratet kjenner ikke til når denne forventes å tre i kraft.)

Det er nylig innført krav om automatisk nødbremsesystem (AEBS) på visse typer busser og lastebiler som benyttes i langtransport. Dette systemet er avhengig av elektronisk styrt bremsesystem for å fungere, og kan ikke ettermonteres.

5.3.6. Nødbrems og sikkerhetsfunksjoner

Både FMVSS og ECE stiller krav om disse funksjonene. Filosofien bak og oppbyggingen av systemene avviker fra hverandre. Generelt kan det sies at det europeiske systemet har større marginer dersom noe går galt. Som eksempel kan det nevnes høyere driftstrykk på bilens luftsystem, på europeisk bil kreves det separat krets med egen tank for luft til tilhengeren, i USA fylles tilhengeren fra driftsbremstankene på bilen.

5.3.7. Motorbrems og/eller drivverksbrems

ECE 13 stiller krav om at bestemte typer tunge kjøretøy skal ha tilleggsbrems som skal være i stand til å holde kjøretøyet/vogntoget på 30 km/t i en 7 % nedoverbakke på 6 km uten at

driftsbrems eller parkeringsbrems benyttes. Tilleggsbremsen kan være motorbrems og/eller en drivverksbrems som vanligvis er hydraulisk eller elektrisk.

VD kjenner ikke til amerikanske bestemmelsene som stiller tekniske krav til slikt bremsesystem, eller krav om at slikt system skal finnes. VD kjenner til at motorbrems (omtalt som *jake-brake*) er vanlige på amerikanske lastebiler.

5.3.8. Manuelt kontrollert tilhengerbrems

Manuelt kontrollert tilhengerbrems er vanlig på amerikanske biler som skal trekke tilhenger, men er ikke tillatt etter ECE 13.

5.3.9. Oppsummering

Det er store usikkerheter knyttet til hva som vil fungere trafiksikkert og hva som kan bli trafikkfarlig dersom tunge amerikanske biler tillates registrert på ordinære bruksvilkår. Usikkerheten knyttes til om hvert enkelt kjøretøy har tilstrekkelig bremskraft, og til om amerikanske og europeiske kjøretøy kan settes sammen til vogntog uten at dette krever spesiell kunnskap fra føreren. Dersom bremsesystemene på bil og tilhenger passer dårlig sammen kan dette på den ene siden medføre for dårlig total bremskraft eller på den andre siden at tilhengeren bremses alt for kraftig i forhold til bilen. Det sistnevnte tilfellet kan da medføre at tilhengerens hjul låser og at tilhengeren skrenser ut av kontroll, mot veikant, fortau eller motgående kjørefelt.

5.4. Konkurransforhold i bilbransjen

Den ordinære godkjenningsprosessen for kjøretøy i Europa medfører at fabrikanten må legge fram typegodkjenning eller testrapporter for de fleste av kjøretøyets systemer og komponenter. Kravene er utformet slik at flere avanserte sikkerhetssystemer er obligatoriske. Utvikling og testing av slike systemer påfører bransjen en ikke ubetydelig kostnad. En godkjenningsordning som tillater godkjenning og registrering av kjøretøy uten slike systemer, eller uten at systemene er testet i henhold til gjeldende bestemmelser, kan medføre ulike konkurransforhold for aktørene i markedet.

VD har ikke hatt mulighet til å gjennomføre mer inngående vurdering av om det kan være sannsynlig at denne forskriftendringen vil medføre en utilsiktet endring av konkurransvilkårene. Vi antar likevel at omfanget av tyngre kjøretøy som vil importeres og godkjennes etter disse særbestemmelsene, ikke vil være spesielt stort. Dette fordi kjøretøyet må ha vært registrert i minimum 6 mnd. i annet land, samt at forhold rundt garantier o.l. sannsynligvis vil innebære at mange fortsatt vil ønske å kjøpe et kjøretøy med europeisk godkjenning som er solgt nytt her.

5.5. Øvrige forhold

VD bemerker at det kan være andre krav, f.eks. i Arbeidstilsynets regelverk, som påvirker muligheten for bruk i løyvepliktig kjøring. Videre er mulighetene for godkjenning av kjøretøyene for transport av farlig gods (ADR) etter Direktoratet for samfunnssikkerhet og

beredskaps bestemmelser ikke vurdert i forbindelse med dette forskriftsforslaget. Støy- og miljøkrav er heller ikke vurdert.

6. Bilforskriften § 10 a

Denne paragrafen vil gjelde for bil i gruppe M1 og N1 som godkjennes første gang i Norge fra og med ikrafttredelsen av denne bestemmelsen (ila. 2017). Paragrafen oppstiller krav for første gangs godkjenning i Norge og regulerer adgangen til endringer *etter* første gangs godkjenning i Norge.

Det foreslås at leddene skal nummereres. Dette for å forenkle bruken av bestemmelsen, samtidig som det skal redusere risikoen for feilhenvisninger. Numrene inntas i parentes, men skal kun forstås som en hjelp, henvisningen både muntlig og skriftlig skal fortsatt være til «ledd», f.eks. «annet ledd», «tredje ledd» osv.

I forhold til fjorårets høringsforslag, er det gjort til dels store endringer og omrokkeringer i leddene. Vi vil i det følgende gjennomgå bestemmelsen slik den nå foreslås utformet. Vi gjør oppmerksom på at vi i forskriftsteksten viser til «bilforskriften». Dette er pr. i dag ikke en formell korttittel, men den vil bli det i løpet av desember dette år.

6.1. § 10 a første ledd

6.1.1. Endring av formulering

Det foreslås en formulering om at kjøretøyet *kan godkjennes etter denne paragraf*. Dette er en forskjell fra gjeldende ordlyd i kjøretøyforskriften § 1–15 og fjorårets forslag som sier at kjøretøyet er *unntatt fra kravene i denne forskrift*. Hensikten er å gjøre det klart at det er denne bestemmelsen som oppstiller vilkårene for godkjenning, samtidig som andre bestemmelser i forskriften – blant annet § 16 om vedlikehold – også gjelder for disse kjøretøyene.

Det foreslås at kjøretøyet må være i enten *original* eller *tilnærmet original utførelse*, for å kunne godkjennes etter denne bestemmelsen. Det er i annet ledd forklart hva som menes med disse begrepene, se omtale nedenfor under pkt. 6.2.1.

6.1.2. Import fra Canada tas inn i bestemmelsene

De canadiske godkjenningsskravene er i stor grad sammenfallende med kravene til godkjenning i USA. Vi inntar derfor kravene i Canada på lik linje med kravene i USA og annet EØS-land.

6.1.3. Presisering av kravene i USA og Canada

I USA er de nasjonale kravene til godkjenning av kjøretøy å finne i FMVSS, mens de i Canada er å finne i CMVSS. For å forhindre uklarheter om hvorvidt man aksepterer spesielle godkjenningsordninger som kan være å finne i enkelte delstater, har vi valgt å presisere at det er de nasjonale kravene som gjelder.

6.2. § 10 a annet ledd

VD har funnet det hensiktsmessig å definere en rekke begreper som benyttes i forskriften. På den måten skapes det en bedre oversikt og forståelse for hva som er det faktiske innholdet i kravene.

6.2.1. Begrepene «original» og «tilnærmet original utførelse»

Vi har foreslått at med *original utførelse* skal forstås den utformingen kjøretøyet hadde på tidspunktet for første gangs registrering. Dette betyr at vi aksepterer at kjøretøyet har hatt flere fabrikanter før det registreres første gang.

Når det gjelder begrepet *tilnærmet original utførelse*, er dette ment som en oppmyking av originalitetskravet. Hensikten er at mindre omfattende endringer skal kunne aksepteres, jf. kriteriet *moderat*. En moderat endring vil kun aksepteres dersom den «ikke kan antas å påvirke kjøretøyetets sikkerhets- eller miljøegenskaper i negativ grad». Vurderingen av *tilnærmet original utførelse* blir som vi ser skjønnsmessig. Men intensjonen er å lempe på det strenge originalitetskravet som formelt sett gjelder i dag, men likevel forhindre godkjenning av kjøretøy som er endret i en slik grad at man vanskelig kan avgjøre kjøretøyetets sikkerhets- eller miljøegenskaper.

Eksempler på endringer innenfor tilnærmet original utførelse er omlakkering, utbytting av felger, ettermontering av tilhengerfeste, beskyttelsesvegg, hastighetsbegrenser, stigtrinn, lastebøyler, frontbøyler, ekstralys som er i samsvar med forskriften. Dette er ikke en uttømmende liste, og det vil derfor være en rekke andre endringer som er innenfor vilkåret.

6.2.2. Begrepet «fabrikant»

Definisjonen er ment å presisere at alle som deltar i en byggeprosess skal regnes som fabrikant.

6.3. § 10 a tredje ledd

Dette leddet oppstiller særlige krav for godkjenning i Norge. Dette er krav som kommer i tillegg til at kjøretøyet skal oppfylle krav til godkjenning i USA, Canada eller annet EØS-land.

I høringsforslaget fra 2015 var disse særkravene inntatt i femte ledd. Det har skjedd to endringer i dette leddet i forhold til forrige høring. For det første foreslås kravet til oransje blinklys bortfalt, se høringsnotatets pkt. 2 ovenfor for nærmere begrunnelse. Den andre endringen gjelder datoen i punktet om sidevendte seter, som er den endret fra 15. mars 2004 til 20. oktober 2007. Dette fordi sistnevnte dato var den siste datoen det var mulig å få godkjent sidevendte seter i Europa.

6.4. § 10 a fjerde ledd

Dette leddet oppstiller krav til bil som skal godkjennes for trekking av tilhenger. I høringsforslaget fra 2015 var disse kravene inntatt i sjetted ledd. Det er gjort flere endringer i forhold til fjorårets forslag.

I fjor ble det foreslått følgende krav:

«Tilhengerfeste skal være i henhold til europeisk standard, alternativt kan bil og tilhenger godkjennes sammen. Registreringsnummer på tilhenger skal i slikt tilfelle angis i bilens vognkort.»

Forslaget nå innebærer at man går bort fra dette. Vi regulerer ikke hvilket tilhengerfeste bilen skal ha, men vi forskriftsfester i stedet at det skal anmerkes i vognkortet dersom bilen ikke har europeisk tilhengerfeste. Dette fremkommer i leddets bokstav c.

Bestemmelsen regulerer i bokstavene a og b hvordan største tilhengervekt skal fastsettes.

6.5. § 10 a femte ledd

Her slås det fast at bil som er godkjent etter denne bestemmelsen, «registreres på ordinære vilkår». Dette er ment å slå fast at en bil som er godkjent etter særbestemmelsen i § 10 a, etter registrering følger de samme reglene som øvrige biler, f.eks. i forhold til reglene om ombygging. Det vil følgelig være samme adgang og samme vilkår for endring/ombygging som en bil som er godkjent etter vanlige regler.

Dette leddet innebærer at § 10 a i praksis kun oppstiller krav i forbindelse med godkjenning i Norge. Dette til forskjell fra gjeldende § 1–15 som også regulerer tiden etter registrering i Norge.

Vi foreslår at det likevel skal anmerkes i vognkortet at bilen er godkjent etter bilforskriften § 10 a. Dette slik at man enkelt kan finne hvilke krav som er lagt til grunn ved godkjenning i Norge. En slik anmerking vil også sørge for at det blir brukt riktige kontrollvilkår ved utekontroll og EU-kontroll, eksempelvis farger på lys og avgassverdier.

6.6. § 10 a sjette ledd

Her slås det fast at det er Drammen trafikkstasjon som kan godkjenne biler etter denne bestemmelsen (bilen kan fysisk fremstilles for Drammen eller en av de fire satelittstasjonene, men det er Drammen som er vedtaksmyndighet). Dette er en videreføring av § 1–15.

VD foreslår at det skal være tilsvarende ordning også ved vurdering av godkjenningspliktige endringer. Dette er ønskelig da det ved ombygging av kjøretøy fra USA og Canada stilles andre krav til kunnskapen til kontrollørene, da man er nødt til å ha kjennskap til deler, ombyggingskit, merking og liknende fra nevnte land. Det er følgelig etter vår vurdering hensiktsmessig å samle denne kunnskapen og de erfaringene som etter hvert opparbeides, ved et begrenset antall trafikkstasjoner.

7. Bilforskriften § 10 b

Denne paragrafen vil gjelde for bil i gruppe M2, M3, N2 og N3 som godkjennes første gang i Norge fra og med ikrafttredelsen av denne bestemmelsen (ila. 2017). Vi viser for øvrig til kommentarer under pkt. 6.

7.1. § 10 b første ledd

Med unntak av annet punktum som omhandler *delvis oppbygd kjøretøy*, er leddet helt likt § 10 a. Vi viser derfor til omtale under pkt. 6.1. Når det gjelder omtale av delvis oppbygd kjøretøy, viser vi til omtale under pkt. 4.

7.2. § 10 b annet ledd

Leddets er helt likt tilsvarende ledd i § 10 a. Vi viser til omtale under pkt. 6.2.

7.3. § 10 b tredje ledd

Dette leddet oppstiller særlige krav for godkjenning i Norge. Dette er krav som kommer i tillegg til at kjøretøyet skal oppfylle krav til godkjenning i USA, Canada eller annet EØS-land. I høringsforslaget fra 2015 var disse kravene inntatt i sjettede ledd.

I forhold til fjorårets høring er det inntatt flere tekniske krav til bilen. Dette henger sammen med at vi nå foreslår at det ikke skal være forbud mot bruk av kjøretøy i løyvepliktig kjøring. De nye kravene er grundig omtalt i pkt. 5 ovenfor.

7.4. § 10 b fjerde ledd

Dette leddet oppstiller krav til bil som skal godkjennes for trekking av tilhenger. I høringsforslaget fra 2015 var disse kravene inntatt i sjettede ledd. Det er gjort flere endringer i forhold til fjorårets forslag. I fjorårets forslag var det foreslått lik ordlyd i §§ 10 a og b. Endringene som nå foreslås er derfor av samme karakter som redegjort for vedrørende § 10 a, se pkt. 6.4, dog slik at ordlyden nå ikke er identisk.

Leddets er inndelt i bokstavene a – d, der de tre førstnevnte omhandler fastsettelse av største tilhengervekt, mens siste bokstav slår fast at det skal anmerkes i vognkortet dersom tilhengerfestets koblingsdel ikke er i henhold til europeisk standard.

7.5. § 10 b femte ledd

Dette leddet slår fast at det skal inntas en vognkortmerknad som opplyser at kjøretøyet er godkjent etter § 10 b. Se kommentarer i pkt. 6.6 siste avsnitt.

7.6. § 10 b sjettede ledd

Dette leddet regulerer adgangen til å endre et kjøretøy etter at det er godkjent i Norge. Vurderingskriteriet er om kjøretøyet etter endringen er i *tilnærmet original utførelse*, slik dette er definert i annet ledd, se kommentar under pkt. 6.2.1. Vi gjør oppmerksom på at vi i fjorårets høringsforslag hadde et eget ledd som tillot montering av beskyttelsesvegg i original lastebil, slik at veggen tilfredsstiller kravene i forskrift om engangsvgift. Vi har valgt å ta bort dette leddet da vi mener en slik endring skal forstås å være innenfor kriteriet *tilnærmet original utførelse*.

7.7. § 10 b sjuende ledd

Dette leddet slår fast at både første gangs godkjenning og godkjenning av endringer med hjemmel i sjette ledd, skal gjøres i Drammen. Vi viser til kommentarer under pkt. 6.7.

8. Bilforskriften § 10 c

Denne paragrafen vil gjelde for tilhenger i gruppe O som godkjennes første gang i Norge fra og med ikrafttredelsen av denne bestemmelsen (ila. 2017). Vi viser for øvrig til kommentarer under pkt. 6.

8.1. § 10 c første ledd

Dette leddet var i fjorårets høringsnotat likelydende med § 10 b første ledd (naturligvis med unntak av kjøretøygrupper). Endringene som nå foreslås er også tilsvarende endringene i § 10 b første ledd. Vi viser derfor til kommentarer under pkt. 7.1.

8.2. § 10 c annet ledd

Leddets er likelydende med tilsvarende ledd i §§ 10 a og b. Se kommentarer under pkt. 6.2.

8.3. § 10 c tredje ledd

Leddets oppstiller særlige krav for godkjenning i Norge. Her er det tatt inn noen flere krav ift. fjorårets høringsforslag. Som følge av at vi fjerner forbudet mot bruk i løyvepliktig kjøring også for tilhengere, er flere av de samme tekniske kravene som i § 10 b tatt med også her. Dette gjelder skjerming av hjul, sidehinder, underkjøringshinder. I tillegg er det inntatt krav om at påbygget skal oppfylle kravene som gjaldt i Norge på tidspunkt for første gangs registrering. For øvrig inneholder bestemmelsen regler for hva som skal anmerkes i vognkortet.

8.4. § 10 c fjerde, femte og sjette ledd

Disse leddene har samme formulering som § 10 b femte, sjette og åttende ledd. Det vises derfor til omtale i pkt. 7.5, 7.6 og 7.8.

9. Kjøretøyforskriften § 1–15

9.1. § 1–15 første ledd

Leddets slår fast at denne paragrafen omhandler kjøretøy i gruppe M1 og N1 som er godkjent etter § 1–15 frem til ikrafttredelsen av bilforskriften § 10. Etter planen vil det bety frem til og med 31. desember 2016.

Når bilforskriften § 10 a trer i kraft og følgelig regulerer alle førstegangsgodkjenninger i Norge, vil det bety at kjøretøyforskriften § 1–15 kun regulerer kjøretøy som allerede er godkjent her.

9.2. § 1–15 annet ledd

VD foreslår at det i annet ledd fremkommer at bilen skal vedlikeholdes etter § 1–5. Når det gjelder adgang til endringer, foreslås det at bilene skal ha lik adgang som biler som er ordinært registrert. Dette blir da tilsvarende som for biler godkjent etter § 10 a. Vedrørende lysutrustning og den endringen som er omtalt under pkt. 2, foreslår VD at det skal komme klart frem i bestemmelsen at også biler som er godkjent etter § 1–15, skal ha rett til å bygge om til lysutrustning som er tillatt i USA, Canada eller annet EØS-land.

9.3. § 1–15 tredje ledd

Dette leddet slår fast at vurdering av godkjenningspliktige endringer, skal vurderes av Drammen trafikkstasjon. Dette blir tilsvarende som for biler godkjent etter bilforskriften § 10 a. Se omtale under pkt. 6.8.

10. Kjøretøyforskriften § 1–16

10.1. § 1–16 første ledd

Her slås det fast at denne paragrafen omhandler kjøretøy i gruppe M2, M3, N2 og N3 som ble godkjent etter bestemmelsene i § 1–15 før 1. juni 2006. Som kjent omhandlet § 1–15 frem til denne datoen alle kjøretøy i gruppe M og N, men med virkning fra 1. juni 2006 ble bestemmelsen innskrenket til kun å gjelde gruppe M1 og N1.

10.2. § 1–16 annet ledd

Her fremkommer det at bilen skal vedlikeholdes etter § 1–5. Videre regulerer bestemmelsen adgangen til å endre kjøretøyet. Her angis det samme rett som biler som godkjennes etter bilforskriften § 10 b, se kommentarer i pkt. 7.6. Vi foreslår også at det skal fremkomme at det er adgang til ombygging til lysutrustning som er tillatt i USA, Canada eller annet EØS-land.

10.3. § 1–16 tredje ledd

Her oppstilles det regler for bil som skal godkjennes for trekking av tilhenger. Bestemmelsen er identisk med bilforskriften § 10 b fjerde ledd. Vi viser til kommentarer i pkt. 7.4.

VD understreker at bestemmelsen kun er ment for kjøretøy som pr. i dag ikke har godkjenning for trekking av tilhenger, men der slik godkjenning ønskes.

10.4. § 1–16 fjerde ledd

Her slås det fast at det er Drammen trafikkstasjon som kan godkjenne endringer som omhandlet i denne paragrafen.

11. Økonomiske og administrative konsekvenser

Som følge av at det er svært vanskelig å antyde hvilket omfang import av kjøretøy etter de nye bestemmelsene vil få, er det heller ikke mulig å si noe om de økonomiske og

administrative konsekvensene. Vegdirektoratet vil derfor følge situasjonen nøye for å se om de nye bestemmelsene innebærer en medfører en betydelig økning i antall godkjenninger. En sterk økning vil kunne ha betydning for funksjonaliteten og ventetiden ved de få trafikkstasjonene som håndterer godkjenning etter disse bestemmelsene.