



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til forskrift om endring i *forskrift 28. juni 2022 nr. 1233 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften)*

Trafikant og kjøretøy

Kjøretøy

5. september 2022

Vår ref.: 20/31697

Høringsnotat – Forslag til forskrift om endring i *ny forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften)*

1 Innledning

Statens vegvesen sender med dette på høring forslag til endringsforskrift til [forskrift 28. juni 2022 nr. 1233 om godkjenning av bil og tilhenger til bil \(bilforskriften\)](#).

Ny bilforskrift ble vedtatt 28. juni 2022 med ikrafttredelse 1. oktober 2022. Dette forslaget innebærer at nåværende vedlegg 1 flyttes og blir nytt vedlegg 5 med tittelen «EU-rettsakter tatt inn i forskriften». Nytt vedlegg 1 med tittelen «Tekniske krav ved enkeltgodkjenning» omhandler tekniske krav ved enkeltgodkjenning i Norge. Forslaget sendes på høring med kun 3 ukers høringsfrist da vi ønsker at endringene skal tre i kraft samtidig med forskriften, altså 1. oktober 2022.

2 Bakgrunn

2.1 Nytt vedlegg 1 – Tekniske krav ved enkeltgodkjenning

I dette punktet redegjøres det for hvorfor det er behov for et nytt vedlegg 1.

Forslaget til nytt vedlegg 1 – Tekniske krav ved enkeltgodkjenning, forskriftsfester datoene for ikrafttredelse av kravene ved enkeltgodkjenning av kjøretøy i Norge, jf. §§ 1–4 og 4–4 første ledd. Det nye vedlegget har til hensikt å tydeliggjøre de *reelle* datoene for når et krav er obligatorisk ved enkeltgodkjenningen av et kjøretøy. Datoene som vises i forslaget til nytt vedlegg, er fastsatt etter gjennomgang av de internasjonale rettsaktene og norsk forskrift.

Målet med det nye vedlegget er å skape klarhet og økt forutsigbarhet når det gjelder ikrafttredelse av tekniske krav for enkeltgodkjenning av kjøretøy. Dette har relevans både for Statens vegvesen samt bransje/brukere, og vil bidra til økt kvalitet og fremme likebehandling.

Gjeldende vedlegg 1 viser når den internasjonale rettsakten, nærmere bestemt den seneste endringen av basisrettsakten, har blitt tatt inn i norsk forskrift. Det går ikke direkte fram på hvilket tidspunkt kravene er obligatoriske ved enkeltgodkjenning i Norge. For at brukeren skal finne datoene for når kravene trer i kraft ved *enkeltgodkjenning*, må vedkommende slå opp i de internasjonale rettsaktene, eller benytte kravveilederen på [vegvesen.no](#) med utgangspunkt i et konkret kjøretøy. Kravveilederen speiler dataene i det interne saksbehandlingsverktøyet *Autosys kjøretøygodkjenning* (AKG) som benyttes ved enkeltgodkjenning i Norge. Erfaringen tilsier at begge disse oppslagene fungerer best når en har et konkret kjøretøy å forholde seg til og fungerer mindre bra som et generelt oppslagsverk. Vi har erfart at denne måten å innhente informasjonen på er lite brukervennlig.

Statens vegvesen jobber hele tiden for å sikre både kvalitet, brukervennlighet, tilgjengelighet og forutsigbarhet for brukerne av våre forskrifter. I forbindelse med implementeringen av den nye sikkerhetsforordningen (EU) 2019/2144 ble det i juni 2022 startet et arbeid for å sikre at det ble lagt inn riktige datoer i AKG, for opphevelse av gamle og ikrafttredelse av nye internasjonale rettsakter¹. Det ble raskt bestemt at denne informasjonen også burde framgå som vedlegg til forskriften, slik at den var tilgjengelig uten å benytte dataene for et reelt eller fiktivt kjøretøy for å få de samme opplysningene fram i kravveilederen.

Dette forslaget medfører ingen endring i rettstilstanden, men hensikten er at brukerne av regelverket lettere skal finne hva som er riktige krav i norsk forskrift.

2.2 Flytting av gjeldende vedlegg 1 til vedlegg 5

For å gjøre plass til det nye vedlegg 1, foreslår vi å flytte gjeldende vedlegg 1 til ny plass i forskriften, nå som vedlegg 5. Vi ønsker også å gjøre hensikten med vedlegget tydeligere ved å gi det en forklarende tittel; «EU-rettsakter tatt inn i forskriften».

Argumentene for at det nye vedlegget om «Tekniske krav ved enkeltgodkjenning» bør overta plassen som vedlegg 1 er at den store brukergruppen av den norske forskriften er de som har behov for informasjon knyttet til enkeltgodkjenning. Et vedlegg som gir overgangsdatoene ved enkeltgodkjenning direkte, har større verdi som vedlegg 1 enn et vedlegg som gir datoene for når rettsakten er tatt inn i norsk rett. Det er derfor naturlig at de bestemmelsene som er aktuelle for enkeltgodkjenning kommer først blant vedleggene til forskriften, og vi foreslår derfor flytting av nåværende vedlegg 1 til vedlegg 5, og innfører nytt vedlegg 1 som gir de tekniske kravene for enkeltgodkjenning.

Vi har lang tradisjon i norsk kjøretøyregelverk for å ha et slikt vedlegg knyttet til forskriften, jf. også den tidligere Kjøretøyforskriften av 1994. Vi har under forskriftsarbeidet konkludert med at en slik tabell bør medtas i den nye bilforskriften. Det er viktig å beholde informasjonen knyttet til koblingen mellom basisrettsakten og de senere endringene til basisrettsakten (både hva som er seneste endring til basisrettsakten og hvilken dato den ble tatt inn i forskriften). Det foreslåtte «vedlegg 5 – EU-rettsakter tatt inn i forskriften» vil derfor få eksakt samme utforming som eksisterende vedlegg I.

3 Nærmere om forslaget

3.1 Oppbyggingen av nytt vedlegg 1 – Tekniske krav ved enkeltgodkjenning

Forslaget til nytt vedlegg starter med en innledende tekst som forklarer en del viktige begrep som er benyttet gjennomgående i vedlegget, samt hvordan bestemmelsene skal brukes. Videre er de enkelte kravområdene gitt hvert sitt nummererte avsnitt. Nummereringen

¹ Se nærmere i egen [høring](#)

sammenfaller med nummereringen av kravområdene i gjeldende vedlegg 1 og i forordningen (EU) 2018/858. Denne nummereringen er videreført fra bilforskriften fra 2012 og direktiv 2007/46/EF.

For hvert enkelt kravområde er det listet opp hvilke kjøretøygrupper kravområdet omfatter, og videre om det kan finnes separate tekniske enheter (STU) og/eller komponenter med typegodkjenning for kravområdet. For noen kravområder er det også aktuelt å vise at det er krav til monteringen av typegodkjent STU og/eller komponent, eller at kravområdet kun omfatter tekniske krav til STU og/eller komponent og kun viser hvilke kjøretøygrupper som STU/komponenten kan monteres på.

Rettsaktene som er aktuelle for kravområdene er satt opp i en enkel tabell som viser rettsaktens betegnelse og datoer for når den er obligatorisk for enkeltgodkjenning og når den ikke lenger kan benyttes for enkeltgodkjenning. For en del kravområder er det nødvendig med nærmere forklaring av for eksempel overgangsdatoer eller mer finmasket inndeling enn kjøretøygrupper. Der hvor det finnes nasjonale unntak omtales disse.

3.2 Metodikken for å komme fram til datoene

Som nevnt tidligere, var det nødvendig å gå gjennom samtlige rettsakter for alle kravområder og sammenholde disse med bestemmelsene i forordning (EU) 2019/2144, og datoene rettsaktene var tatt inn i norsk forskrift gjennom EØS-avtalen.

Det ble først og fremst lagt vekt på startdatoene for de nye rettsaktene som ble innført som følge av den nye sikkerhetsforordningen (EU) 2019/2144, og sluttdatoene for de opphevede rettsaktene.

Det er to typer internasjonale rettsakter som stiller de tekniske kravene for godkjenning av kjøretøy. Den ene er en teknisk EU-forordning som supplerer de overordnede EU-forordningene, den andre er at et FN-regulativ stiller de tekniske kravene som supplerer de overordnede EU-forordningene. For de tekniske sikkerhetskravene er det forordning (EU) 2019/2144 som er den overordnede forordningen.

Ettersom forordning (EU) 2019/2144 oppgir at de fleste kravområdene hjemlet gjennom denne forordningen gjelder fra 6. juli 2022, får de som følge av ikrafttredelsesdatoen for ny bilforskrift gyldighet fra 1. oktober 2022. For de fleste kravområdene videreføres det materielle kravet selv om hjemmelsrekken endres. Der hvor FN-regulativets endringsserie er uendret, er det lett å se at det ikke er noen materiell endring i det tekniske kravet. Der hvor det tekniske kravet ble overført fra en opphevet EU-forordning til den nye samleforordningen (EU) 2021/535 uten materiell endring i det tekniske kravet, var det nødvendig å vise til overgangsordningen i artikkel 15 til (EU) 2019/2144.

I noen tilfeller er det en endring i de materielle tekniske kravene ved enkeltgodkjenning samtidig med ikrafttredelsen av den nye forskriften. I EU gjelder dette kravområder som allerede har vært i kraft noen år for typegodkjenning av nye kjøretøytyper. Sluttdatoen for registrering av nye kjøretøy med typegodkjenning i henhold til det utgående kravet er satt til 6. juli 2022, og den norske datoen er derfor også satt til 1. oktober 2022. De store europeiske kjøretøyprodusentene vil dermed allerede ha omstilt seg for de typegodkjente

komplette eller delvis ferdigbygde kjøretøyene. For norske produsenter (påbyggere) vil også overgangsbestemmelsen, ett år, i § 4-4 sjettede ledd kunne benyttes.

3.3 Nasjonale unntak og alternative krav

3.3.1 Gjeldende unntak og alternative krav

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

3.3.2 Forslag til nytt nasjonalt unntak

Forordning (EU) 2021/535 vedlegg III stiller krav om at kjøretøy i gruppe O2, O3 og O4 skal være utstyrt med to særskilte områder til montering og fastgjøring av bakre kjennemerke (dvs. gi mulighet for eventuell identifikasjon av et trekkende kjøretøy, hvis dette kreves av en nasjonal myndighet).

Kravet har en hensikt for typegodkjente kjøretøy som skal kunne registreres over hele EU uten å måtte endres for å bli tilpasset nasjonale krav. I Norge er det ikke tillatt å «ha merke, skilt eller liknende som kan forveksles med påbudt merke eller kjennemerke, eller som kan vanskeliggjøre identifikasjon av kjøretøyet», jf. forskrift om bruk av kjøretøy § 2-9 tredje ledd.

Det foreslås derfor et nasjonalt unntak fra kravet om påbudt plass for to kjennemerker bak på kjøretøy i gruppe O2, O3 og O4.

Forslag til nytt nasjonalt unntak:

Ved enkeltgodkjenning er det ikke krav til flater for to bakre kjennemerker på O2, O3 og O4. Dersom kjøretøyet er utstyrt med to flater for bakre kjennemerker, skal begge plasser tilfredsstillende kravene.

4 Forslaget

Forslag til endringsforskrift følger som vedlegg 2 til denne høringen.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Endringsforslaget antas ikke å medføre økte kostnader av betydning for private eller offentlige myndigheter i Norge. Forslaget legger derimot til rette for noe mindre tidsbruk ved enkeltgodkjenning av nye kjøretøy, både hos fabrikanter og hos Statens vegvesen, men det er usikkert i hvilken grad dette vil ha en målbar effekt. Den vil heller ikke medføre ytterligere administrative konsekvenser utover det som er gjort for å utarbeide forskriftsforslaget.

6 Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen **27. september 2022**. Svar som kommer inn etter denne fristen, kan ikke påregnes å bli tatt hensyn til.

Høringsvar kan enten:

- lastes opp elektronisk under selve høringen på våre nettsider,
- sendes som e-post til firmapost@vegvesen.no eller
- sendes pr. post til:

Statens vegvesen
Trafikant og kjøretøy
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Vennligst oppgi vårt referansenummer **20/31697** dersom høringsvar sendes inn via e-post eller pr. post.

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Tlf: (+47) 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no

www.vegvesen.no

Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag