



**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-  
kjøretøydivisjonen  
Kjøretøyavdelingen  
2. juli 2024  
Vår ref.: 24/177163

## Innholdsfortegnelse

1	Innledning .....	3
2	Bakgrunn – fabrikantens forpliktelser .....	3
3	Nærmere om forslaget – fabrikantens forpliktelser .....	5
4	Forslaget.....	6
4.1	Kommentarer til de foreslåtte bestemmelsene:.....	7
5	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	9
6	Høringsfrist.....	9

# Høringsnotat – Forslag til forskrift om endring i forskrift 28. juni 2022 nr. 1233 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften).

## 1 Innledning

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

Vi foreslår å nye bestemmelser om fabrikantens forpliktelser i bilforskriftens kapittel fire som gjelder nasjonal enkeltgodkjenning.

Bilforskriften har siden 2012 og frem til i dag, i stor grad henvist til implementerte rettsakter. § 4–4 i forskriften viser til de tekniske kravene som gjelder enkeltgodkjenning i vedlegg 1. § 1–4 angir hvilke EU-rettsakter (forordninger eller direktiver) som gjelder for godkjenning av kjøretøy i Norge (både av teknisk og miljømessig art). Når nye rettsakter vedtas i EU – og deretter tas inn i EØS-avtalen – vil rettsakten bli synliggjort i § 1–4. Og motsatt; dersom en rettsakt er opphevet eller utgått skal den fjernes fra bestemmelsen. Alle implementerte rettsakter gjelder i utgangspunktet også for nasjonal enkeltgodkjenning, jf. bilforskriftens § 4–4. Disse implementerte forordningene og direktivene retter seg i hovedsak mot *typegodkjenning* av kjøretøy, og bestemmelser om krav til *enkeltdokkjenning* av kjøretøy og fabrikantens forpliktelser i den sammenheng, fremstår som lite tilgjengelige og vanskelig å forstå.

Gjennom evaluering av rutiner og praksis for enkeltgodkjenning av kjøretøy, har vegvesenet erfart at det tekniske regelverket er lite tilgjengelig for brukere og at rutiner og praksis internt ikke er så tydelige som de burde være. Dette forslaget er en del av et større arbeid for å gjøre bilforskriften mer tilgjengelig, både for brukere og saksbehandlere. Forslaget innebære å forskriftsfeste relevante deler av det internasjonale regelverket som omfatter fabrikantens forpliktelser som egne bestemmelser i bilforskriften

Forslaget vil bli sendt på EØS-høring og medfører stillstand i tre måneder etter forslaget er sendt EFTAs overvåkningsorgan.

## 2 Bakgrunn – fabrikantens forpliktelser

Statens vegvesen jobber kontinuerlig med forbedring av regelverkets tilgjengelighet for brukerne i tillegg til å tilstrebe likebehandling i godkjenningsløpet. Trafikant –og kjøretøydivisjonen ønsker å utvikle og forvalte et fremtidsrettet regelverk som ivaretar trafikksikkerhet og bærekraft og som legger til rette for effektiv myndighetsutøvelse. Effektiv myndighetsutøvelse vil ikke bare gi brukerne mer for pengene, men også være et virkemiddel for å sikre og ivareta like konkurransevilkår.

Når det gjelder enkeltgodkjenning av kjøretøy viser denne utredningen at det internasjonale regelverket som regulerer dette er lite tilgjengelig, både for fabrikanter, søkere og for saksbehandlere hos Vegvesenet. Utredningen har også vist at fabrikantene ikke blir

ansvarliggjort eller gjør seg sitt ansvar bevisst i tråd med regelverket. Vegvesenet mener derfor det er viktig med et tydeligere norsk regelverk som tilgjengeliggjør kravene til enkeltgodkjenning, samtidig som fabrikantens ansvar tydeliggjøres i norsk forskrift. Et tydeligere regelverk vil også bidra til at ansatte i Vegvesenet har gode rutiner og støtte i saksbehandlingen som kan sørge for lik og forutsigbar saksbehandling.

Utfordringene nevnt ovenfor understøttes også i PwC sin rapport «*Kvalitetsrevisjon av prosess for godkjenning av tunge kjøretøy*» fra 2021. Under deres anbefalinger finnes blant annet: «*Tiltak som bidrar til en større kompetanse, ansvarlig- og bevisstgjøring hos bransjen vil likevel ha en positiv effekt, og redusere frustrasjon for både bransjen og saksbehandlerne over dokumentasjonsmengden som innsendes*».

PwC peker i sin revisjon også på at «*Enkeltgodkjenning av tunge kjøretøy er regulert av et komplekst EU-regelverk, med en rekke rettsakter som i stor grad detaljregulerer kravene til kjøretøyene. Anvendelsen og forståelsen av rettsaktene forutsetter også en inngående teknisk kompetanse, både hos SVV og bransjeaktørene*»

Noe av årsaken til utfordringene er som nevnt at det internasjonale regelverket gjerne er rettet mot typegodkjenning, og har derfor vist seg å være utfordrende for brukerne å knytte til godkjenningsformene som omfatter nasjonal enkeltgodkjenning av nye kjøretøy. Rammeforordningen (EU) 2018/858 er implementert i norsk rett via EØS-avtalen, og gir et handlingsrom gjennom artikkel 45 til å utforme alternativer til forordningens krav – gitt at de alternative kravene er relevante med hensyn til ivaretagelsen av miljø og trafiksikkerhet.

Dette handlingsrommet benyttes derfor til å gjøre nasjonale tilpasninger med hensyn til fabrikantens generelle forpliktelser ved nasjonal enkeltgodkjenning, fabrikantens forpliktelser knyttet til anvendelsen av komponenter og separate tekniske enheter med begrensninger og vilkår, samt fabrikantens forpliktelser knyttet til kjøretøy oppbygd av flere fabrikanter. Disse reglene er gjeldende og praktiseres også i dag, men foreslås med dette å tas inn som nasjonal forskrift for å tydeligere avklare hva som gjelder ved nasjonal enkeltgodkjenning av nye kjøretøy.

Vi mener forslaget vil gi en økt forutsigbarhet for bransjen, og ikke minst bidra til å sikre like konkurransevilkår for aktørene som ønsker å bygge nye kjøretøy som skal enkeltgodkjennes nasjonalt. Samtidig vil også forslaget kunne bidra til å avklare rollen til Statens vegvesen som godkjenningsmyndighet. Forslaget vil forbedre intern saksbehandling ved enkeltgodkjenning, gjøre det enklere med informasjon ut til brukere og bidra til lik saksbehandling.

Underveis i utredningen har arbeidsgruppen sett på andre lands regelverk og praktisering av fabrikantens forpliktelser. Vi ser at flere av de nærliggende landene har implementert sentrale deler av rammeforordningene i egne forskrifter og på denne måten flyttet aktuelt regelverk nærmere brukeren ved enkeltgodkjenning. En slik tilnærming er hensiktsmessig også for norsk regelverk da vi har behov for å avklare rollene og ansvaret i forbindelse med oppbyggingen av kjøretøy som skal godkjennes etter nasjonal enkeltgodkjenning.

Vegvesenet har også vurdert hvorvidt fabrikantene bør akkrediteres for å avklare om de har riktig kompetanse og utstyr. Akkreditering viste seg vanskelig å gjennomføre da Norsk

akkreditering ville kunne vurdere akkreditering på bakgrunn av fastsatte internasjonale standarder, men ikke hadde mulighet for å tilby tilpassede opplegg utenom standardene. Akkreditering ble i utgangspunktet vurdert som et tiltak for å begrense tilgangen til enkelte kravområder for de fabrikantene som ikke har rett kompetanse og utstyr, men regulering av dokumentasjonsnivå for de ulike tekniske kravområdene er ikke en del av dette forslaget, men del av en større utredning hvorav dette forslaget også er omfattet. I påvente av resultatene fra hovedutredningen, vil dette forslaget sikre en bevisstgjøring av fabrikantens ansvar og samhandling, uten å sette nye norske regler for dokumentasjonskrav.

### 3 Nærmere om forslaget – fabrikantens forpliktelser

Statens vegvesen foreslår nye bestemmelser i forskriftens kapittel 4 om enkeltgodkjenning som skal regulere fabrikantens forpliktelser. Formålet er å tydeliggjøre fabrikantens forpliktelser og ansvar knyttet til enkeltgodkjenning av det komplette kjøretøyet. Bestemmelsene skal også tydeliggjøre ansvaret for komponentene, systemene eller de separate tekniske enheter i oppbyggingen av kjøretøyet. Forslaget innebærer også bestemmelser om å underrette andre fabrikanter om endringer som er gjort med kjøretøyet og vilkår for å gjøre endringer i fremtidige byggetrinn.

Forslaget utgjør i teorien ingen endring i rettstilstanden, men tydeliggjør sentrale deler i rammeforordningen (EU) 2018/858 og sikkerhetsforordningen (EU) 2019/2144. De foreslåtte bestemmelsene gjøres i dag gjeldende gjennom bilforskriftens § 1–4, men vi ser et særlig behov for å konkretisere disse knyttet mot nasjonal enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy.

Forslaget er også ment å øke fokuset på samhandlingen mellom fabrikantene, nettopp for å sikre et mer effektivt godkjenningsforløp. I oppbyggingen av kjøretøy i flere trinn er det avgjørende at de respektive fabrikantene er sitt ansvar bevisst, og avklarer til annen fabrikant hvilke forhold som kan påvirke de ulike kravområdene, og kravnivåene som dekkes av disse.

Forslaget vil konkretisere de ulike fabrikantenes ansvar i forbindelse med oppbyggingen av et kjøretøy i flere etapper, og av flere fabrikanter. Vegvesenet mener det er spesielt viktig å styrke samhandlingen mellom de ulike fabrikantene, fordi kjøretøyteknologien, og de ulike sikkerhetssystemene blir mer komplekse og har betydelige vilkår som må sikres for at funksjonene som skal sikre trafikksikkerheten blir ivaretatt.

Kjøretøyteknologien er i en stadig utvikling for å sikre miljø, bærekraft og trafikksikkerhet. I takt med at teknologiene blir mer avanserte, er det også hensiktsmessig å ta nødvendige forbehold for at disse teknologiene oppfyller sin hensikt, prøvd gjennom omfattende tester. Vi mener at forslaget vil tydeliggjøre fabrikantens ansvar i den sammenheng.

Dette forslaget er en del av et større prosjekt som også foreslår nytt vedlegg 1 som presenterer de tekniske krav for de ulike kravområdene på en mer brukervennlig måte – samtidig som det er nye tekniske krav for blant annet sikkerhetssystemer for enkeltgodkjenning som trer i kraft fra 7. juli i år. Vi mener egne bestemmelser om

fabrikantens forpliktelser vil være viktig å få på plass i sammenheng med nytt vedlegg. Vi arbeider også med mer spesifikke norske regler for dokumentasjonskrav for fabrikant som vil være knyttet til nytt vedlegg 1. Dette forslaget vil etter planen sendes ut på høring til høsten.

## 4 Forslaget

Vi foreslår tre nye bestemmelser (paragrafer) som skal tydeliggjøre fabrikantens forpliktelser i sammenheng med enkeltgodkjenning:

### § 4–5 Fabrikantens generelle forpliktelser ved nasjonal enkeltgodkjenning

(1) Ved nasjonal godkjenning av kjøretøy gjelder fabrikantens forpliktelser som følger av forordning (EU) 2018/858 med de tillegg eller begrensninger som fremgår av denne forskrift med vedlegg. Tilsvarende gjelder for fabrikantens representanter, importører og distributører.

(2) Fabrikanten skal sikre at det ferdigbygde og komplette kjøretøyet som søkes godkjent, herunder alle benyttede systemer, komponenter og separate tekniske enheter, er produsert eller godkjent i samsvar med forskriftens krav og bestemmelser.

(3) Fabrikanten har plikt til å gi godkjenningsmyndigheten de opplysningene som kreves i forbindelse med godkjenning. Dersom en annen søker på vegne av fabrikanten, plikter fabrikanten å oversende alle relevante opplysninger og dokumentasjon til ansvarlig søker, jf. § 2–3 annet ledd.

(4) Fabrikanten er ansvarlig for å sikre produksjonssamsvar. Fabrikanten er ansvarlig for at essensielle sammenføringer og forbindelser som er benyttet, særlig når det gjelder ramme, karosseri og drivverk, er i tråd med kravene § 2–4 første ledd.

(5) Fabrikanten skal sikre at kjøretøyet er designet, konstruert og sammenføyd for å minimere risiko for skade på sjåførere og myke trafikanter.

### § 4–6 Fabrikantens forpliktelser knyttet til anvendelsen av typegodkjente komponenter eller separate tekniske enheter

Dersom en komponent eller separat teknisk enhet er typegodkjent etter vilkårene beskrevet i forordning (EU) 2018/858 artikkel 29 nr. 3, eller med samme vilkår relatert til en typegodkjenning utstedt i henhold til 1958-avtalen for FN-regulativ, eller direktiv 2007/46/EF artikkel 10, gjelder følgende ved nasjonal enkeltgodkjenning av det komplette og ferdigbygde kjøretøyet:

- a) Fabrikanten skal overfor godkjenningsmyndigheten kunne dokumentere og synliggjøre hvilke begrensninger og vilkår som gjelder for de typegodkjente komponentene eller separate tekniske enhetene som er benyttet.

- b) Fabrikanten skal overfor godkjenningsmyndigheten kunne dokumentere at begrensningene og vilkårene for komponenten eller den separate tekniske enheten jf. bokstav a) fortsatt er ivaretatt for det ferdigbygde kjøretøyet.

#### **§4–7 Fabrikantens forpliktelser knyttet til kjøretøy oppbygd i flere trinn**

(1) Ved nasjonal enkeltgodkjenning av kjøretøy som er oppbygd av flere fabrikanter, gjelder forordning (EU) 2018/858 vedlegg IX, med de tillegg eller begrensninger som følger av denne forskrift.

(2) I tilfeller hvor det komplette kjøretøyet er oppbygd av flere fabrikanter, er de respektive fabrikantene kun ansvarlige for de systemene, komponentene eller separate tekniske enhetene som de har tilføyd og/eller endret i kjøretøyets oppbygging, eller hvor fabrikant(e) på annen måte påvirker relevante deler av kravområdets eller rettsaktenes virkeområde for det aktuelle kjøretøyet.

(3) Fabrikanter på foregående trinn skal underrette fabrikanter på påfølgende trinn om eventuelle endringer som kan påvirke typegodkjenningen av en komponent, et system, en separat teknisk enhet, eller av hele kjøretøyet. Plikten til å underrette gjelder også ved tilfeller hvor det foreligger vilkår og begrensninger som beskrevet i § 4–6. Tilsvarende gjelder også for tilfeller hvor overenstemmelse med et krav er dokumentert av en foregående fabrikant, på annen måte enn ved typegodkjenning (som for eksempel testrapport).

(4) Dersom kjøretøy, komponent, separat teknisk enhet eller system endres på en sårn måte at de ikke lenger kan understøttes av en typegodkjenning, eller annen dokumentasjon om overenstemmelse med et krav, skal kun den som har riktig kompetanse og utstyr i henhold til den aktuelle rettsakten og denne forskrift, utføre de nødvendige prøver med påfølgende utstedelse av dokumentasjon. Det er fabrikanten som utfører endringen som er ansvarlig for å sikre at endringen utføres i henhold til denne forskrift.

### **4.1 Kommentarer til de foreslåtte bestemmelsene:**

#### **§ 4–5 Fabrikantens generelle forpliktelser ved nasjonal godkjenning**

Første ledd er ment å tydeliggjøre inkluderingen av forordningens bestemmelser mht. en fabrikants forpliktelser. Den skal også gi handlingsrom to veier:

1. Harmoniserte krav gjelder uansett, og;
2. Benytte handlingsrommet i art. 45 til å gjennomføre nasjonale tilpasninger.

Andre ledd skal sikre at de respektive fabrikantene også har et ansvar for både det ferdigbygde og komplette kjøretøyet, men også for de ulike systemene, komponentene og separate tekniske enheter som er benyttet i oppbyggingen.

Tredje ledd skal sikre at fabrikantene er ansvarlige for de opplysninger de skal gi, både direkte til myndigheten, men også til søker og refererer derfor til § 2–3.

Fjerde ledd viser til at fabrikanten er ansvarlig for produksjonssamsvaret – som også berører tilfeller hvor du må sikre at fremlagt dokumentasjon samsvarer med det faktiske kjøretøyet, som f.eks. ved gjenbruk av testrapporter, referansekjøretøy osv. Andre setning understreker at fabrikanten også har ansvaret for en kvalitetssikring av sammenføringer – med særlig fokus på ramme.

Femte ledd tydeliggjør fabrikantens ansvar for at kjøretøyet som søkes godkjent er i tråd med god trafikkisikkerhet, både for sjåfør og andre trafikanter.

#### **§ 4–6 Fabrikantens særlige forpliktelser knyttet til anvendelsen av typegodkjente komponenter eller separate teknisk enheter**

Først ledd fastslår at fabrikanten har et krav til å sikre at typegodkjenninger med vilkår følges opp på en rettmessig måte, også i tilfeller hvor kjøretøyet oppbygges i flere trinn.

Bokstav a bestemmer at fabrikanten skal kunne dokumentere hvilke begrensninger/vilkår som følger komponenten/separate tekniske enheten.

Bokstav b bestemmer at fabrikanten skal kunne dokumenter at de gjeldende begrensninger eller vilkår er ivaretatt etter montering og for det ferdigbygde kjøretøyet.

#### **§ 4–7 Fabrikantens særlige forpliktelser knyttet til kjøretøy oppbygd i flere trinn**

Første ledd stadfester at forordning 2018/858 vedlegg IX er utgangspunktet ved etappevis oppbygging av kjøretøy ved enkeltgodkjenning i Norge.

Andre ledd skal avgrense ansvarsområdet til de enkelte fabrikantene i tilfeller hvor et kjøretøy er oppbygd av flere fabrikanter – og uavhengig typegodkjent eller ikke. Leddet er inspirert av (EU) 2018/858 vedlegg IX, pkt. 1.2

Tredje ledd skal avklare fabrikantenes ansvar til å underrette øvrige fabrikanter som er delaktige i oppbyggingen av kjøretøyet, om hvilke endringer som kan påvirke eksisterende og gyldige typegodkjenninger, samt eventuelle prøvinger og tester som allerede er utført. I tilfeller hvor det foreligger en eksisterende typegodkjenning for et kravområde, kan disse bli påvirket av endringer som gjøres av andre fabrikanter. Dette kan medføre at enten typegodkjenningen eller gjennomførte testresultater gjøres ugyldige. Tredje ledd skal også sikre at fabrikantene kommuniserer aktuelle begrensninger og vilkår som må ivaretas, være seg ved anvendelsen av komponenter eller separate tekniske enheter, eller tilsvarende for gjennomførte tester og prøvinger.

Fjerde ledd skal sikre at det kun er den som har riktig kompetanse og utstyr som kan gjennomføre relevante tester og prøvinger som forutsettes i rettsakten. Dette innebærer blant annet et ansvar for at fabrikanten er bevisst hvilke endringer som gjøres, og i hvilken grad de faktisk kan gjøre den tiltenkte endringen uten involvering av en akkreditert testinstans. I takt med at kjøretøyteknologien blir mer avansert, så stilles det ikke bare mer komplekse krav til både testutstyr og testmiljø, men også riktig kompetanse. Dette var en



utvikling som forordning (EU) 2018/858 skjerpet inn, og som naturligvis også er viktig for kjøretøy som skal nasjonalt enkeltgodkjennes.

## 5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Formålet med forslaget er blant annet at fabrikantene i større grad skal samhandle og anvende tekniske instanser som har nødvendig utstyr og kompetanse. En virkning av at vi etablerer tydelige og mer forutsigbare regler for fabrikantene, er at praksis ved enkeltgodkjenningen blir mer konsekvent og at det i større grad blir like og mer forutsigbare søknader om enkeltgodkjenning

Forslaget vil konkretisere de ulike fabrikantenes ansvar i forbindelse med oppbyggingen av et kjøretøy i flere etapper, og av flere fabrikanter. Vegvesenet mener at forslaget vil styrke samhandlingen mellom de ulike fabrikantene og sikre et mer effektivt godkjenningssløp. God samhandling, og et tydelig regelverk, er viktig fordi kjøretøyteknologien og de ulike sikkerhetssystemene blir mer komplekse, og har betydelige vilkår som må sikres for at funksjonene som skal sikre trafiksikkerheten blir ivaretatt.

Kjøretøyteknologien er i en stadig utvikling for å sikre miljø, bærekraft og trafiksikkerhet. I takt med at teknologiene blir mer avanserte, er det også hensiktsmessig å ta nødvendige forbehold for at disse teknologiene oppfyller sin hensikt, prøvd gjennom omfattende tester. Vi mener at forslaget vil tydeliggjøre fabrikantens ansvar i den sammenheng.

Mer tilgjengelig regelverk vil gi økt forutsigbarhet, styrke konkurransevilkårene og skape større likebehandling i nasjonal enkeltgodkjenning av kjøretøy.

Vegvesenet mener forslaget vil oppnå større grad av lik regelforståelse og praktisering, i tillegg til økt likebehandling og større grad av forutsigbarhet for bransjen. Forslaget vil også bedre samhandlingen mellom vegvesenet og bransjen, samt på sikt redusere samlet kontrolltid og gi bedre utnyttelse av kontrollhallene.

Oppsummert mener vi at forslaget vil ha mange positive effekter for praktiseringen av nasjonal enkeltgodkjenning. Vi kan ikke se at forslaget vil medføre noen administrative eller økonomiske konsekvenser av nevneverdig betydning ved implementering av de nye bestemmelsene internt hos Vegvesenet. Vegvesenet tror bransjen vil dra nytte av mer tilgjengelige og tydelige bestemmelser om fabrikantens forpliktelser.

## 6 Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen **3. oktober 2024**. Svar som kommer inn etter denne fristen, kan ikke påregnes å bli tatt hensyn til.

Hørings svar kan enten:

- lastes opp elektronisk under selve høringen på våre nettsider,

- sendes som e-post til [firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no) eller
- sendes pr. post til:

Statens vegvesen  
Trafikant og kjøretøy  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Vennligst oppgi vårt referansenummer **24/177163** dersom hørings svar 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](mailto:firmapost@vegvesen.no)

[www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no)

**Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag**