

Veiledning til
Forskrift om godkjenning av bil og
tilhenger til bil (bilforskriften) 2022



Statens vegvesen

Innhold

Forord	4
Målgruppe	4
Forskrift om bil og tilhenger til bil	4
Forskriften gjelder uavhengig registreringstidspunkt.....	5
Forskriftens struktur	5
Hvilke kjøretøy er ikke omfattet av bilforskriften	6
Overgangsbestemmelser	6
Begrepsavklaringer	6
Hvor finnes relevant regelverk?	8
Presentasjon av bilforskriften gjeldende fra 1. oktober 2022	10
Kapittel 1 – Innledende bestemmelser	10
Kapittel 1 og 2 er begge viktige for forståelsen av resten av forskriften.	10
Kapittel 2 – Generelt om godkjenning.....	10
Kapittel 3 – Typegodkjenning	12
Kapittel 4 – Enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy	12
Kapittel 5 – Enkeltgodkjenning av brukt kjøretøy	12
Godkjenning av bruktimporterte kjøretøy som oppfyller 3.lands nasjonale krav	13
Kapittel 6 – Særlige godkjenningsregler	13
Kapittel 7 – Endring av godkjent kjøretøy	14
Kapittel 8 – Bruk av nasjonale tekniske bestemmelser	15
Kapittel 9 – Alternative krav ved nasjonal småseriegodkjenning	16
Kapittel 10 – Alternative krav ved enkeltgodkjenning.....	16
Kapittel 11 – Kjøretøy som oppfyller tredjelands nasjonale krav	17
Kapittel 12 – Krav til spesielle kjøretøy	17
Kapittel 13 – Krav til dekk og felg.....	17
Kapittel 14 – Krav ved montering av ekstra lys- og refleksutstyr	17
Kapittel 15 – Administrative bestemmelser, gebyr m.m	18
Kapittel 16 – Markedstilsyn.....	19
Kapittel 17 – Ikrafttredelse, unntak og overgangsbestemmelser	19
Vedleggene til forskriften	20
Vedlegg 1 – Tekniske krav ved enkeltgodkjenning	20
Vedlegg 2 – Tekniske krav og administrative bestemmelser for nasjonal småserietypegodkjenning for tilhenger i gruppe O1 og O2.....	21
Vedlegg 3 – Tempo 100-ordning.....	21
Vedlegg 4 – Alternative krav ved enkeltgodkjenning av N1	21

Vedlegg 5 – EU-rettsakter tatt inn i forskriften	21
Nytt «rammeverk» for endringene i bilforskriften i 2022.	21
Kort fortalt om rammeforordning – (EU) 2018/858	22
Kort fortalt om sikkerhetsforordning – (EU) 2019/2144	22
Kort fortalt om forordning (EU) 2021/535.....	22
Kort fortalt om gjennomføringsforordning– EU 2020/683	23
Vedlegg I til veiledningen:	
Veiledning til nasjonal enkeltgodkjenning og endring av bilforskriften, februar 2025	24
Innledning og bakgrunn	25
Avgrensning	25
Kort om bakgrunnen for endringene	25
Begrepsavklaringer i denne veiledningen.....	26
Endringer i vedlegg 1	27
Utvalgte kravområder	28
G – Miljøegenskaper og utslipp	28
G3a Bestemmelse av bilens spesifikke CO2-utslipp og drivstofforbruk	29
G3b Bestemmelse av tilhengerens spesifikke energieffektivitet	31
D3 Beskyttelse mot uautorisert bruk, startspærre og alarmsystemer	32
D4 Beskyttelse av kjøretøy mot cyberangrep	34
Øvrige relevante endringer	35
Ny paragraf - § 2-10 Innstilling av hastighetsbegrenser	35
Presisering av § 4-4 fjerde ledd	35
Nye bestemmelser knyttet til fabrikantens forpliktelser	36
Autosys Kjøretøygodkjenning – AKG	36
Godkjenning iht. overgangsbestemmelsen i bilforskriften § 4-4 sjettede ledd	36
Behandling av krav som ikke er tatt inn i bilforskriften eller	37
krav som ikke er obligatoriske	37
Gjeldende forvaltningsprinsipper	38
Fabrikasjonsattest.....	38
Dokumentering og ansvar ved etappevis oppbygde kjøretøy	40

Forord

Denne veiledningen gir en generell oversikt over forskriftens innhold og struktur. Den gir ikke en detaljert arbeidsbeskrivelse for hvordan oppgavene skal løses, men gir noen retningslinjer og avklaringer som kan være til nytte for brukerne av forskriften.

Veiledningen presenterer forskriften og tilhørende vedlegg, samt enkelte avklaringer og presiseringer der dette er nødvendig.

De innledende delene av veiledningen inneholder informasjon som er viktig å lese før omtalen av kapitlene og vedleggene.

I tilfeller hvor det foretas endringer av betydning, som for eksempel implementering av nye bestemmelser, eller strukturelle endringer i forskriften, vil disse fremkomme som separate vedlegge til denne veiledningen.

Veiledningen vil opprettes som et MKH-dokument (4493), og vil derfor finnes versjonsstyrt der.

Målgruppe

Veiledningen er først og fremst rettet mot kontrollører i Statens vegvesen, men skal også gi både retningslinjer og nyttig informasjon til bransjen. På denne måten vil bransjen kunne være bevisst hvordan de kan bidra til et mest mulig effektivt godkjenningsforløp.

Forskrift om bil og tilhenger til bil

Dagens bilforskrift trådte i kraft i oktober 2022 på bakgrunn av at EU innførte en ny rammeforordning i (EU) 2018/858, som opphevet og erstattet rammedirektivet 2007/46/EF. Både denne forordningen samt ny sikkerhetsforordning (EU) 2019/2144 (GSR II), som erstattet (EF) 661/2009 ble tatt inn i EØS-avtalen og deretter implementert som norsk rett.

I tillegg til dette var det også et behov for å gjøre bilforskriften tydeligere, og mer avklart på enkelte områder.

Blant annet var det ønskelig å ta inn bestemmelser som tidligere har ligget i kjøretøyforskriften, men som har vært gjeldende gjennom henvisninger fra bilforskriften av 2012. Det samme gjelder generelle unntak som tidligere har vært vedtatt, men ikke forskriftsfestet.

Forskriften gjelder uavhengig registreringstidspunkt

Bilforskriften gjelder for alle biler og tilhengere til disse, uavhengig av når kjøretøyet er registrert eller tatt i bruk (uten registreringsplikt) i Norge.

Dette betyr at man alltid skal starte i bilforskriften for å finne hvilke krav som gjelder, både administrative og tekniske. Gjennom forskriftens del 1 vil man bli henvist til riktig sted for å finne de aktuelle kravene. Dette kan være del 2 eller tidligere forskrifter for godkjenning av bil og tilhenger til bil.

En fordel med at alle biler og tilhengere til biler skal forholde seg til bilforskriften, er at regler som er aktuelle i nåtid, f.eks. regler for ombygging, adgang til å montere valgfrie lys- og refleksutstyr og gebyrer for godkjenning hos SVV, fremgår av denne forskriften.

For kjøretøy som skal godkjennes første gang i Norge, vil bilforskriften i den til enhver tid gjeldende form angi kravene. For kjøretøy som allerede er registrert, slår del 1 fast at det er de tekniske kravene som gjaldt på tidspunkt for første gangs registrering som gjelder. Dette betyr da at man må gå til en av de følgende forskriftene i den versjonen den hadde på registreringstidspunktet:

- Bilforskriften
- Bilforskriften fra 2012
- Kjøretøyforskriften
- Forskrift om krav til kjøretøy

Forskriftens struktur

Inndelt i 3 deler, hvorav:

DEL 1: Administrative bestemmelser (kapittel 1-8)

Omfatter innledende bestemmelser, ulike ordninger for godkjenning, særlige tekniske bestemmelser, samt regler for reparasjon, om- og oppbygging. Bruken av forskriften vil alltid starte i denne delen, med bakgrunn i at det er her du finner de administrative bestemmelsene som omhandler dokumentasjonsform og myndighet, samt henvisning til de relevante kravene som må være oppfylt i del 2, eventuelt slik at du blir henvist til tidligere forskrifter.

DEL 2: Tekniske bestemmelser (kapittel 9-14)

Del 2 inneholder kun tekniske regler, og har ingen selvstendig virkning uten henvisning i del 1.

DEL 3: Sluttbestemmelser (kapittel 15-17)

Del 3 inneholder bestemmelser om gebyr, markedstilsyn og ikrafttredelse, unntak og overgangsbestemmelser.

Hvilke kjøretøy er ikke omfattet av bilforskriften

- Traktor – egen forskrift og forordning
- MC – egen forskrift og forordning
- Maskiner – ansvaret ligger hos arbeidstilsynet (egen forskrift og direktiv/forordning)
- De kjøretøyene som fullt ut reguleres i kjøretøyforskriften:
 - Beltebil
 - Beltemotorsykkel
 - Motorredskap
 - Tilhengerredskap

Overgangsbestemmelser

Forskriften har to overgangsbestemmelser, en i § 4-4 sjette ledd og en i § 17-3.

Nå er det kun § 4-4 sjette ledd som benyttes. Den åpner for at bil og tilhenger til bil som er dokumentert bestilt hos fabrikant eller produsert før ikrafttredelsesdatoen for et nytt krav, kan enkeltgodkjennes også etter denne dato når kjøretøyet tilfredsstillende de krav som ble stilt før denne dato. Dette forutsetter at kjøretøyet registreres innen ett år etter kravets ikrafttredelsesdato.

Overgangsbestemmelsen i § 17-3 var gjeldende ved overgangen til den nye bilforskriften i 2022, og kan derfor ikke benyttes nå. Villkårene var at kjøretøyet var importert før den nye forskriften trådte i kraft, samt at det var søkt om godkjenning før den nye forskriften trådte i kraft.

Denne omtalen gjelder ikke restkjøretøy.

Begrepsavklaringer

Avsnittet vil omhandle relevante begreper som går igjen gjennom veiledningen, og som er aktuelle med hensyn til den generelle forståelsen av ulike elementer gjennom de ulike godkjenningsformene. Det vises ellers til aktuelle MKH-dokumenter som vil gi presiseringer og retningslinjer ut over hva som fremkommer i denne veiledningen.

Det presiseres at det er rettsaktenes respektive definisjoner som er gjeldende, men vi har her fremhevet noen av de mest sentrale begrepene.

MKH-dokument

«MKH-dokument» er forkortelsen som benyttes for å beskrive krav- og hjelpedokumenter i kvalitetssystemet. Kravdokumenter omfatter interne krav og er et dokument eid av SVV som setter rammer og krav til utførelsen av arbeidsprosesser i SVV. Hjelpedokument er dokumenter som skal hjelpe arbeidstakeren i utførelsen av en arbeidsprosess.

Rettsakt

«Rettsakt» er samlebetegnelse på direktiv, forordning og FN-regulativ. Begrepet har blitt aktuelt å bruke etter at EU besluttet å benytte forordning eller FN-regulativ istedenfor direktiv til å regulere kravene til kjøretøy. I sammenheng med regelverk for kjøretøy benyttes «rettsakt» kun om direktiv, forordning og FN-regulativ.

Rettsaktenes hovedtrekk

De krav som fremkommer i de ulike rettsakter knyttet opp til de aktuelle kravområder vil variere, men man kan generelt gruppere dem inn i fire forhold:

- Krav til utforming
- Krav til egenskaper
- Krav til innfesting
- Krav til plassering på kjøretøyet

Et annet viktig element som de ulike rettsakter beskriver, er virkeområde og eventuelle unntak. Dette innebærer en beskrivelse av om kjøretøyet er berørt av rettsakten, eventuelt om det under gitte vilkår kan unntas hele eller deler av rettsaktens krav.

System: (Se EU 2018/858 artikkel 3 pkt. 18)

«System», en samling innretninger som kombineres for å utføre en eller flere bestemte funksjoner i et kjøretøy, og som omfattes av kravene i en rettsakt.

Komponent/del: (Se EU 2018/858 artikkel 3 pkt. 19)

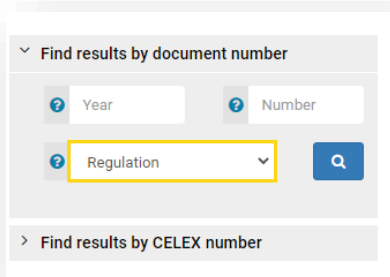
«Komponent/del», en innretning som skal oppfylle kravene i en rettsakt, og er beregnet på å utgjøre en del av et kjøretøy, og som kan gis typegodkjenning uavhengig av et kjøretøy, dersom det finnes uttrykkelige bestemmelser om dette i rettsakten.

Separat teknisk enhet: (Se EU 2018/858 artikkel 3 pkt. 20)

«Separat teknisk enhet», en innretning som skal oppfylle kravene i en rettsakt og er beregnet på å utgjøre en del av et kjøretøy, og som kan gis egen typegodkjenning, men bare i forbindelse med en eller flere bestemte typer kjøretøy, dersom det finnes uttrykkelige bestemmelser om dette i rettsakten.

Hvor finnes relevant regelverk?

- **Nasjonalt regelverk:** <https://lovdata.no/>
 - Her finner man bilforskriften, bilforskriften fra 2012 og kjøretøyforskriften.
 - Utvidet innhold finnes på Lovdata Pro, tilgangsbeskrivelse for ansatte i SVV finnes under [Rettskilder](#) på Vegveven
 - Forskrift om krav til kjøretøy finnes ikke på lovdata, må kjøpes i fysisk eller digital utgave.
 - Der våre nasjonale forskrifter viser til direktiver, forordninger eller FN-regulativ, sier de også hvilken versjon som er gjeldende.
- **Direktiver og forordninger fra EU:** <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html>
 - Søk på årstall og nummer til høyre i feltet.
 - Når man i trefflisten finner riktig rettsakt, kan man velge «Current consolidated version» dersom dette er angitt.
 - Her må en sikre at rettsaktene som er omfattet i konsolideringen også er inntatt som gjeldende norsk rett, men §17-1 tredje ledd må også tas i betraktning.



Find results by document number

Year Number

Regulation

Find results by CELEX number

- **FN-regulativer:** [UN Regulations \(Addenda to the 1958 Agreement\) | UNECE](#)

Når man klikker seg inn på regulativene, kan man velge mellom engelsk, russ



Addenda to the 1958 Agreement

[Regulations 0 - 20](#)

[Regulations 21 - 40](#)

[Regulations 41 - 60](#)

[Regulations 61 - 80](#)

[Regulations 81 - 100](#)

[Regulations 101 - 120](#)

[Regulations 121 - 140](#)

[Regulations 141 - 160](#)

FN-regulativene som er gjeldende i EU – på Europakommisjonens hjemmeside

På følgende nettside finner man regulativene på de respektive medlemslandenes språk, men her må en være oppmerksom på hvilken versjon av regulativet som vises, jamført med hva som er gjeldende krav ved enkeltgodkjenning i Norge:

[DocsRoom - European Commission \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/docsroom-external/index.cfm?event=documentsearch&query=UN+Regulations+in+the+area+of+vehicle+approval)

Download links:

[Status of translation and publication of UN Regulations in the area of vehicle approval](#)  (3 MB)

57	Headlamps (motorcycles)	BG	ES	CS	DA	DE	ET	EL	EN	FR		HR	IT	LV	LT	HU	MT	NL	PL	PT	RO	SK	SL	FI	SV
58	Rear underrun protective devices (RUPDs)	BG	ES	CS	DA	DE	ET	EL	EN	FR		HR	IT	LV	LT	HU	MT	NL	PL	PT	RO	SK	SL	FI	SV
59	Replacement silencing systems		ES	CS	DA	DE	ET	EL	EN	FR			IT	LV	LT	HU	MT	NL	PL	PT		SK	SL	FI	SV

Uavhengig hvilken side som benyttes er det vesentlig å sikre at en benytter riktig revisjon av rettsakten, men §17-1 tredje ledd må også tas i betraktning.

Presentasjon av bilforskriften gjeldende fra 1. oktober 2022

Denne delen av veiledningen er en enkel gjennomgang av forskriftens kapitler og vedlegg og ulike elementer tilknyttet disse. Det gis enkelte presiseringer og enkelte overordnede avklaringer tilknyttet bestemmelsene.

I og med at både tidligere og gjeldende forskrift har kortbetegnelsen bilforskriften, vil vi ved behov skille disse ved å skrive bilforskriften 2012 og bilforskriften 2022.

Kapittel 1 – Innledende bestemmelser

Kapittel 1 og 2 er begge viktige for forståelsen av resten av forskriften.

Kapittel 1 omfatter forskriftens formål og virkeområde, og behandler spørsmålet om forholdet til tidligere forskrifter. I tillegg synliggjør den gjennom § 1-4, hvilke forordninger og direktiver som gjelder som norsk rett.

Kapittelet inneholder også definisjoner og kjøretøyklasser, bestemmelsen om at bil og tilhenger må være godkjent etter bilforskriften før den kan registreres, og ikke minst reguleringen av kjøretøy som er tatt i bruk.

Kapittel 2 – Generelt om godkjenning

Kapittel 1 og 2 er begge viktige for forståelsen av resten av forskriften.

Kapittel 2 inneholder generelle bestemmelser om godkjenning, og er gjeldende for alle godkjenningsformene som behandles i kapitlene 3-5.

Et utvalg av bestemmelsene og kortfattet oppsummering av deres innhold:

§ 2-1 Godkjenningmyndighet

Avklarer Statens vegvesen Kjøretøy som godkjenningmyndighet og Vegdirektoratet som klageinstans

§ 2-2 Valg av godkjenningsskjema

Godkjenning av ordinære kjøretøy reguleres i kapitlene 3, 4 eller 5, og kjøretøy for særlige formål i kapittel 6.

§ 2-3 Søknad om godkjenning

Denne paragrafen samler alle bestemmelsene knyttet til søknad om godkjenning på et sted. Annet ledd presiserer hvilket ansvar den som søker om godkjenning har mht. dokumentasjonen som skal legges fram for Statens vegvesen. Med «strukturert» menes at relevant og riktig dokumentasjon fremlegges på en måte som bidrar til å effektivisere både saksbehandling og godkjenningsforløp for øvrig.

§ 2-4 Generelt om kjøretøyets konstruksjon

Første ledd er en generell sikkerhetsbestemmelse som sier hvordan kjøretøyet skal være konstruert, uansett om det er nytt, påbygd, importert eller ombygd. Den ansvarlige for kjøretøyets tilstand vil være en eller flere av følgende; fabrikanten, den som har utført arbeid på kjøretøyet eller eieren.

Annet ledd gjør det tydelig at det er mulig å legge kravene til trafiksikkerhet og miljø i første ledd til grunn for å nekte godkjenning av et kjøretøy. Det er viktig å legge merke til at vilkåret for å nekte godkjenning er at kjøretøyet (mangelen) skal utgjøre en stor fare.

§ 2-5 Forevisning og identitetskontroll av nytt EU-typegodkjent og EU-enkeltgodkjent kjøretøy

Bestemmelsen har til hensikt å avklare at nytt EU-typegodkjent og nytt EU-enkeltgodkjent kjøretøy er å anse som godkjent i Norge.

Flertallet av registreringer av EU-typegodkjente kjøretøy gjøres via Autosys kjøretøy bransjeløsning uten at disse forevises for en trafikkstasjon. Dette forutsetter at importøren har avtale om elektronisk COC i Bransjeløsningen, og har meldt inn elektronisk COC til Statens vegvesen. Den som har inngått avtalen om å bruke bransjeløsningen, har da ansvaret for at kjøretøyet er i samsvar med COC, både identitet og opprinnelig godkjenning.

Dersom importøren ikke har avtale om elektronisk COC i Bransjeløsningen, må disse kjøretøyene forevises en trafikkstasjon for kontroll av kjøretøyets identitet og overensstemmelse med opprinnelig godkjenning. Trafikkstasjonen benytter AKG som verktøy til å legge disse inn i Kjøretøyregisteret. Forskriften sier at det *kan utføres kontroll* fordi dette både hjemler bruken av Bransjeløsning og forevisning med kontroll på trafikkstasjonen.

Mer informasjon om Autosys kjøretøy bransjeløsning finnes på vegvesen.no

§ 2-10 Innstilling av hastighetsbegrener

Bestemmelsen omhandler krav til innstilt hastighet for de ulike kjøretøygruppene som er omfattet av krav til hastighetsbegrener.

Kravene til monteringen av, og de tekniske kravene til hastighetsbegreneren er gitt i vedlegg 1 kravområde D7 for nye kjøretøy. For eldre kjøretøy gjelder kravene i § 1-3.

Kapittel 3 – Typegodkjenning

Kapittelet inneholder bestemmelser om EU-typegodkjenning, nasjonal typegodkjenning av småserier og restkjøretøy. For registrering, forevisning og identitetskontroll av nytt EU-typegodkjent kjøretøy se omtalen av § 2-5 ovenfor.

Ved nasjonal typegodkjenning av småserier er det fastsatt at underlagsmateriale skal fremlegges i de tilfeller hvor fabrikanten selv utsteder dokumentasjonen.

Norsk myndighet for typegodkjenning er kontor for Kjøretøygodkjenning (ADA71).

Trafikkstasjonene skal ikke svare på henvendelser om typegodkjenning av nye typer kjøretøy, men henvise slike spørsmål til informasjonen som finnes på vegvesen.no, [Kommersiell import av kjøretøy | Statens vegvesen](#)

Restkjøretøy

Ved spørsmål om hvordan en importør skal gå fram for å søke om tillatelse til å registrere et restkjøretøy, vises det til informasjonen på [Registrere restkjøretøy \(overliggere\) | Statens vegvesen](#). Vær oppmerksom på at denne ordningen kun gjelder typegodkjente kjøretøy. Kjøretøy som skal enkeltgodkjennes har egen overgangsbestemmelse i § 4-4 sjette ledd.

Kapittel 4 – Enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy

Kapittelet inneholder bestemmelser om de ulike godkjenningsordningene for enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy.

Vedlegg 1 tydeliggjør, samt forskriftsfester, de ulike datoene som gjør et krav obligatorisk ved godkjenning av et kjøretøy etter § 4-4. Disse datoene fastsettes etter en gjennomgang av de internasjonale rettsaktene, og skal skape en klarhet og økt forutsigbarhet for gjeldende krav i Norge. Dette innebærer blant annet at brukerne ikke skal måtte forholde seg til de respektive rettsaktene for å fastsette de ulike overgangsbestemmelsene som fremkommer der.

Kapittelet omfatter også egne bestemmelser som regulerer fabrikantens forpliktelser i forbindelse med godkjenningen av- og oppbyggingen av et kjøretøy som skal nasjonalt enkeltgodkjennes.

Kapittel 5 – Enkeltgodkjenning av brukt kjøretøy

Kapittelet inneholder bestemmelser om de ulike godkjenningsordningene for bruktimporterte kjøretøy.

Det presiseres at bokstav (e) i § 5-2 annet ledd viser til § 4-3 (EU-enkeltgodkjenning). Dette skal sikre at de aktuelle kjøretøyene (M1 og N1) som har vært registrert i mindre enn seks måneder kan godkjennes i henhold til kravene i artikkel 44 og tillegg 2 til vedlegg 2 i forordning (EU) 2018/858.

Godkjenning av bruktimporterte kjøretøy som oppfyller 3.lands nasjonale krav

Når det gjelder §§ 5-3 til 5-5, benyttes disse i all hovedsak ved import fra USA og Canada, selv om bestemmelsene ikke krever at de kommer fra disse landene (kun at de oppfyller kravene til ett av disse). Vi har derfor valgt å benytte «tredjelands krav» i tittelen slik at det gir en bedre indikasjon på bruksområdet for bestemmelsen («tredjeland» vil si land utenfor EØS).

Det presiseres at bestemmelsene i kapittel 5 som omhandler bruktimporterte kjøretøy som oppfyller tredjelands nasjonale krav, ikke omhandler de tekniske, men de administrative kravene til berørte kjøretøy. De respektive paragrafene henviser til de tekniske kravene i kapittel 11. Bakgrunnen for dette er at bilforskriften er strukturert sånn at del 1 inneholder administrative krav og del 2 tekniske krav.

Viktig!

Kjøretøy som godkjennes etter disse bestemmelsene skal som tidligere behandles ved Drammen trafikkstasjon + hjelpestasjonene Hafslund, Skien, Haugesund, Trondheim og Bodø. Dette innebærer også at du som kontrollør må veilede kunder til disse stasjonene ved henvendelser og forespørslers knyttet til disse kjøretøyene.

Kapittel 6 – Særlige godkjenningsregler

Kapittel 6 inneholder særlige bestemmelser for noen typer kjøretøy.

For §§ 6-1 til 6-3, samt §§ 6-6 og 6-7 er det nødvendig med nasjonale bestemmelser fordi disse kjøretøyene enten er unntatt forordningen, eller at det er frivillig å følge den. Forordningen har i stor grad samme bestemmelser for disse gruppene som direktiv 2007/46/EF hadde, med unntak av kjøretøy for væpnede styrker som nå er helt unntatt forordningen, og som skal behandles etter nasjonale bestemmelser gitt i § 6-7.

Et utvalg av bestemmelsene og særlige momenter knyttet til disse:

§ 6-1 Ambulanser

Bestemmelsen tar inn en henvisning til forskrift 18. januar 2002 nr. 55 om godkjenning og registrering av utrykningskjøretøy, for å tydeliggjøre sammenhengen mellom biltypen og dens status som utrykningskjøretøy.

Ordringen med godkjenning av ambulanser, er tillagt Tønsberg Trafikkstasjon.

§ 6-2 Kjøretøy etter forordning (EU) 2018/858 artikkel 2 nr. 3

Ved godkjenning av kjøretøy etter § 6-2 er det verdt å merke seg at formuleringen kan i forordningen angir at det er valgfritt å følge rettsakten for de nevnte kjøretøyene. Med bakgrunn i dette åpner § 6-2 første ledd opp for at de alternativt kan følge de nasjonale, tekniske kravene i kjøretøyforskriften, men da kun gjennom enkeltgodkjenning.

§ 6-6 Kjøretøy for Forsvaret

De militærtaktiske kjøretøyene er som nevnt helt unntatt forordningen, og skal behandles utelukkende etter nasjonale krav.

Godkjenning og registrering av kjøretøy til forsvaret, er tillagt Risløkka trafikkstasjon.

§ 6-9 Godkjenning av tilhenger for kjøring i hastighet over 80 km/t – Tempo 100-ordning

Bestemmelsen omhandler godkjenning av tilhenger for kjøring i hastighet over 80 km/t, såkalt Tempo 100-ordning. Paragrafen henviser for øvrig til forskriftens vedlegg 3 med hensyn til kravet til utformingen av Tempo-100 merket, samt beregningsgrunnlaget for minimumsvekt på trekkende bil.

Se også internopplæring; AKG - Godkjenning i "Tempo 100" ordningen.

Kapittel 7 – Endring av godkjent kjøretøy

Kapittel 7 inneholder bestemmelsene for endring av godkjent kjøretøy, innenfor virkeområdet til bilforskriften. Kjøretøyet skal som utgangspunkt være registrert i henhold til forskrift om bruk av kjøretøy § 2-5. Kjøretøyet kan være midlertidig avregistrert i henhold til bruksforskriften § 2-31.

Kapittel 7 regulerer ikke tilleggsgodkjenning i henhold til andre forskrifter, se prosessene «gjennomføre tilleggsgodkjenning» og «gjennomføre ADR-godkjenning og kontroll». Kapitlet regulerer heller ikke prosessen knyttet til søknad og bygging av amatørbygde kjøretøy, disse finnes i egen forskrift.

Prosessene «kontrollere reparasjon», «gjennomføre kontroll og godkjenning av ombygging» og «kontrollere oppbygging» er knyttet til kapittel 7, og inneholder interne krav og veiledninger. Spesialistfunksjonen for ombygging, oppbygging og reparasjon, SFOOR, gir veiledning og anbefaling til trafikkstasjonene, og har kontaktpersoner i alle områdene.

Ved spørsmål fra kunder, er det viktig å kjenne til innholdet på vegvesen.no, og hvilken hjelp våre kunder kan få der. [Ombygging | Statens vegvesen](#).

Utover bestemmelsene som setter rammer for reparasjon, ombygging og oppbygging, inneholder kapitlet også bestemmelser om endring og ombygging av konkrete systemer eller funksjoner på et kjøretøy. Dette gjelder krav til understellsnummer ved skade, reparasjon, ombygging og oppbygging, endring av eller konvertering til elektrisk drevet

kjøretøy eller hybridkjøretøy, ettermontering av LPG- og CNG-drivstoffanlegg i kjøretøy, krav til og krav om bilbelter og festepunkter ved endring av sitteinnetninger, endring av sitteinnetninger og persontall samt miljøkrav for ombygd bil 30 år eller eldre.

Kapittel 8 – Bruk av nasjonale tekniske bestemmelser

Kapittelet inneholder nasjonale bestemmelser for dekk og felg samt lys- og refleksutstyr.

Et utvalg av bestemmelsene og særlige momenter knyttet til disse:

§ 8-2 Alternative nasjonale bestemmelser for lysutstyr

Bestemmelsene om lys- og refleksutstyr i § 8-2 gjelder både ved førstegangsgodkjenning og ved endringer på registrert kjøretøy.

Ved førstegangsgodkjenning gjelder kravene i § 8-2 som tilleggsbestemmelser til kravene i FN-regulativ 48. Kravene skal da dokumenteres på lik linje med alle andre tekniske krav, se likevel anledningen til samsvarserklæring.

Bestemmelsen avklarer at ny bil og tilhenger til bil må være utstyrt med tåkelys bak, som fastsatt i FN-regulativ 48. Dette avklarer en tidligere forskjell mellom norske og harmoniserte bestemmelser.

Ved endringer på registrerte kjøretøy er det ikke krav om framstilling for ny godkjenning, dersom de tekniske kravene det henvises til i § 8-2 er tilfredsstilt.

§ 8-3 Nasjonale bestemmelser for lys- og refleksutstyr som ikke reguleres av FN-regulativ nr. 48

Bestemmelsene om lys- og refleksutstyr i § 8-3 gjelder både ved førstegangsgodkjenning og ved endringer på registrert kjøretøy.

Ved førstegangsgodkjenning gjelder kravene i § 8-3 som eneste nasjonale krav. Kravene skal da dokumenteres på lik linje med alle andre tekniske krav, se likevel anledningen til samsvarserklæring jf. § 4-4 (4).

Ved endringer på registrerte kjøretøy er det ikke krav om framstilling for ny godkjenning, dersom de tekniske kravene det henvises til i § 8-3 er tilfredsstilt.

Viktig!

Organiseringen av kravene avklarer følgende:

Lys som nevnt i denne paragrafen og i §§ 14-3, 14-9, 14-10 og kapittel 12, er regulert av nasjonale bestemmelser, og dermed ikke omfattet av punkt 5.22 i FN-regulativ 48:

«With the exception of retro-reflectors, a lamp even bearing an approval mark is deemed not to be present when it cannot be made to operate by the sole installation of a light source and/or a fuse.»

Dette betyr at for eksempel blålys må fjernes helt, når bilen ikke lenger er godkjent som utrykningskjøretøy.

Kapittel 9 – Alternative krav ved nasjonal småseriegodkjenning

Dette kapittelet omhandler kun nasjonal småserietypegodkjenning for tilhenger i gruppe O1 og O2, og viser til de gjeldende kravene i forskriftens vedlegg 2.

Se også kapittel 3 som omhandler de administrative kravene knyttet til denne godkjenningsformen.

Kapittel 10 – Alternative krav ved enkeltgodkjenning

Kapittelet er ikke selvstendig, men gjøres gjeldende gjennom § 4-4 første ledd, hvor et nytt kjøretøy som skal nasjonal enkeltgodkjennes kan tillempes alternative krav gitt i dette kapittelet.

Henvisningen i dette kapittelets § 10-2 til § 10-5, samt § 10-8, skal leses som henvisning til tilsvarende bestemmelse i forordning (EU) 2021/535 vedlegg XIII.

Se sammenligningstabellen under:

	Tekst i bilforskriften	Skal leses som
§ 10-2 annet ledd bokstav a:	Forordning (EU) nr. 1230/2012, Vedlegg I del C respektive D, nr. 2: Definisjonene i 2.1. benyttes, vilkårene i 2.2 (2.2.1. og 2.2.2.) skal være oppfylt.	Forordning (EU) 2021/535 vedlegg XIII del 2 avsnitt D respektive E nr. 2: Definisjonene i 2.1. benyttes, vilkårene i 2.2 (2.2.1. og 2.2.2.) skal være oppfylt. (For N2 og N3 med alternativt drivstoff eller nullutslipp skal 2.1.4.1. og 2.1.4.2. være oppfylt)
§ 10-3 annet ledd:	[...] forordning (EU) nr. 1230/2012 vedlegg I del C nr. 1	[...] forordning (EU) 2021/535 vedlegg XIII del 2 avsnitt D nr. 1.
§ 10-4 annet ledd:	[...] forordning (EU) nr. 1230/2012 Vedlegg I del D nr. 1	[...] forordning (EU) 2021/535 vedlegg XIII del 2 avsnitt E nr. 1.
§ 10-4 tredje ledd:	[...] forordning (EU) nr. 1230/2012 Vedlegg I del D nr. 1.1.1. a. [...]	[...] forordning (EU) 2021/535 vedlegg XIII del 2 avsnitt E nr. 1.1.1. a. [...]
§ 10-5 annet ledd:	[...] forordning (EU) nr. 1230/2012 Vedlegg I del D nr. 1.1.1. a. Kravet i forordning (EU) nr. 1230/2012 Vedlegg I del D nr. 3 skal være tilfredsstilt med indre sirkels radius på 2,00 m.	[...] forordning (EU) 2021/535 vedlegg XIII del 2 avsnitt E nr. 1.1.1. a. Kravet i forordning (EU) 2021/535 vedlegg XIII del 2 avsnitt E nr. 3 skal være tilfredsstilt med indre sirkels radius på 2,00 m.

§ 10-8:	[...] forordning (EU) nr. 1230/2012 vedlegg IV nr. 3, [...]	[...] forordning (EU) 2021/535 vedlegg XIII del 2 avsnitt M nr. 3, [...]

Kapittel 11 – Kjøretøy som oppfyller tredjelandts nasjonale krav

Dette kapittelet omhandler de tekniske kravene til brukte kjøretøy som importeres til Norge og som oppfyller kravene i USA, Canada eller annet EØS-land.

Disse bestemmelsene var tidligere å finne i bilforskriften 2012 §§ 10 a, b og c.

Det presiseres at bestemmelsene i kapittel 11 ikke omhandler de administrative kravene knyttet til godkjenning av brukimporterte kjøretøy som oppfyller tredjelandts nasjonale krav, men at disse nå er gjengitt i kapittel 5.

Kapittel 12 – Krav til spesielle kjøretøy

Kapittelet omhandler hovedsakelig tekniske krav til lyd- og lysutstyr for utrykningskjøretøy, samt regler for farge og profilering, både for utrykningskjøretøy og andre kjøretøy i etatenes tjeneste.

Kapittel 13 – Krav til dekk og felg

Kravene til bytte av felg og dekk har tidligere vært gjenstand for flere generelle dispensasjoner siden 2012. Bakgrunnen for dispensasjonen har blant annet vært at det kan være vanskelig å fremskaffe vinterdekk med spesifikasjoner som samsvarer med kjøretøyets originale dekk.

Dette er ivaretatt gjennom å forskriftsfeste den delen som tidligere var gjenstand for generell dispensasjon – nr. 6.1 bokstav a til f. Dette er ment å skulle ivareta alle elementer knyttet til sikkerheten ved bytte av felg og dekk.

Kapittel 14 – Krav ved montering av ekstra lys- og refleksutstyr

Bilforskriften av 2012, § 18 første ledd slo fast at man kunne montere på lysutstyr som nevnt i kjøretøyforskriften § 28-1 nr. 4. I denne forskriften, altså Bilforskriften av 2022, er de aktuelle tekniske bestemmelsene forskriftsfestet uten henvisning til kjøretøyforskriftens krav.

Et utvalg av bestemmelsene og særlige momenter knyttet til disse:

§ 14-4. Toppmarkeringslys

Første ledd inntar også tilhengere.

Bestemmelsen om identifikasjonslys, § 28-1 nr. 4.10 pkt. 2, ble i sin tid tatt inn for å tillate de tre identifikasjonslysene som finnes på amerikanske lastebiler, busser og tilhengere. Senere har også Statens vegvesen blitt klar over at den amerikanske bestemmelsen angir avstanden mellom lyktenes senterlinje, mens den norske angir avstand mellom lyktenes lysende flater. Bestemmelsene i annet og tredje ledd er derfor tilpasset disse erfaringene med bestemmelsen.

Annet ledd viderefører første punktum i nr.2, men utvider virkeområdet til også å gjelde tilhengere.

Tredje ledd bokstav a annet punktum innebærer en klargjøring av reglene ved at vi aksepterer at avstanden kan måles enten mellom de lysende flatene eller mellom lyktenes senterlinje.

§ 14-6 Markeringslys bak (baklys)

Det vises til MKH7521067 vedrørende praktisering og tolkning av bestemmelsene om ekstra høyt plasserte markeringslys bak (baklys), noe som også er konkretisert gjennom bokstav (c) i §14-6 annet ledd.

§14-7 Retningslys bak og § 14-8 Stopplys

Bokstav (c) i henholdsvis §§ 14-7 annet ledd og 14-8 annet ledd, som presiserer at FN-regulativ 48 ikke har krav til plassering i lengderetningen for retningslys og stopplys.

§ 14-11. Refleksutstyr ved arbeid på eller langs veg m.m.

Bestemmelse for bruk av reflekterende merking bak eller på sidene av kjøretøy som utfører arbeid på eller langs veg for veg- eller skiltmyndighetene, med bakgrunn i en tidligere dispensasjon.

Formålet med reflekterende folie er å øke kjøretøyenes synlighet og dermed også tryggheten til de som arbeider på eller langs vegen. Ved bruk av reflekterende folie er det viktig at denne ikke virker blendende på øvrige trafikanter, og det er videre satt som krav at refleksfolien skal være i henhold til FN-regulativ 104.

Kapittel 15 – Administrative bestemmelser, gebyr m.m

Kapittelet hjemler kravet til gebyr for enkelte godkjenningsformer.

Gebyrbestemmelsen i denne forskrift gjelder også ved godkjenning av bil og tilhenger til bil iht. tidligere forskrifter.

Kapittel 16 – Markedstilsyn

Den markedstilsynsaktiviteten som Statens vegvesen gjør i dag, er organisert i divisjon Trafikant og Kjøretøy, avdeling Tilsyn. Tilsynsmyndigheten utfører tilsynet og kan iverksette tiltak og sanksjoner i henhold til relevante bestemmelser angitt i forskriften.

Vegdirektoratet er klageinstans for vedtak som fattes av tilsynsmyndigheten.

Kapittel 17 – Ikrafttredelse, unntak og overgangsbestemmelser

Overgangsbestemmelser som omhandler typegodkjenninger er ikke regulert i denne bestemmelsen, men følger kravene i forordningens (EU) 2018/858 artikkel 89.

Forholdet til restkjøretøy med nasjonale typegodkjenninger er hensyntatt i § 3-3 annet ledd.

I tillegg til å slå fast når forskriften skal tre i kraft, opphever denne bestemmelsen tidligere bilforskrift. Dette betyr ikke at de tekniske kravene som tidligere var gjeldende i perioden 15. september 2012 – 30. september 2022 faller bort. Det er gjennom § 1-7 slått fast at de tekniske kravene på tidspunktet for første gangs registrering gjelder, og det vil da innebære at forskriftens tekniske krav på det aktuelle tidspunktet er gjeldende.

Vedleggene til forskriften

Vedlegg 1 – Tekniske krav ved enkeltgodkjenning

Vedlegg 1 viser de tekniske kravene som gjelder for enkeltgodkjenning av ny bil og tilhenger i Norge, og synliggjør de ulike datoene, som gjør et krav obligatorisk ved godkjenning av et kjøretøy etter § 4-4 Nasjonal enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy.

Disse datoene fastsettes etter en gjennomgang av de internasjonale rettsaktene, og skal skape en klarhet og økt forutsigbarhet for gjeldende krav i Norge. Dette innebærer blant annet at brukerne ikke lenger behøver å forholde seg til de respektive rettsaktene for å fastsette de ulike overgangsbestemmelsene som fremkommer der.

Oppbyggingen av vedlegg 1

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 sammenfaller med nummereringen av kravområdene i forordningen (EU) 2018/858.

For hvert enkelt kravområde er det listet opp hvilke kjøretøygrupper kravområdet omfatter.

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.

Der hvor det finnes nasjonale unntak omtales disse.

Visning av 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 «rundskriv».

Endring i kravnivå og bruk av overgangsbestemmelsen

Vi minner om overgangsbestemmelsen i bilforskriften § 4-4 sjette ledd, som åpner for at bil og tilhenger til bil som er dokumentert bestilt hos fabrikant, eller produsert før ikrafttredelsesdatoen for et nytt krav, kan enkeltgodkjennes også etter denne dato når kjøretøyet tilfredsstillende de krav som ble stilt før denne dato. Dette forutsetter at kjøretøyet registreres innen ett år etter kravets ikrafttredelsesdato.

Vedlegg 2 – Tekniske krav og administrative bestemmelser for nasjonal småserietypegodkjenning for tilhenger i gruppe O1 og O2

Vedlegget fastsetter de tekniske kravene, og enkelte administrative bestemmelser knyttet til nasjonal småserietypegodkjenning av tilhenger i gruppe O1 og O2.

Se forøvrig kapitlene 9 og 3.

Vedlegg 3 – Tempo 100-ordning

Vedlegget opplytter i Del A krav til trekkende bils egenvekt med fører, og i Del B fastsettes kravene til utformingen av Tempo-100 merket.

Vedlegg 4 – Alternative krav ved enkeltgodkjenning av N1

Vedlegget omhandler alternative krav ved enkeltgodkjenning av N1.

Tabellen kan benyttes for kjøretøy som tilfredsstillter kravene for N2 og som ønskes klassifisert som N1.

Tabellen kan benyttes både for kjøretøy som ikke tidligere er klassifisert, godkjent og registrert i Norge - og for kjøretøy som er klassifisert, godkjent og registrert i Norge.

Tabellen gir overgangsbestemmelser der det stilles andre eller lempeligere krav til N2 enn til N1, inkludert der hvor det ikke stilles krav til N2 for det aktuelle kravområdet.

Tabellen kan også benyttes for kjøretøy som tilfredsstillter kravene i forskriften § 11-2 (FMVSS/CMVSS). (For kravområdene som er omtalt har FMVSS/CMVSS samme krav for alle kjøretøy med største totalvekt $\leq 4\,536$ kg).

For kravområder som ikke er omtalt i denne tabellen, anses kravene for N1 å være tilfredsstillt dersom kravene for N2 er tilfredsstillt. Kravområder som kreves for N2 men ikke N1 behøver ikke være tilfredsstillt.

Vedlegg 5 – EU-rettsakter tatt inn i forskriften

Vedlegget viser de tekniske rettsaktene som er tatt inn i norsk rett, jf. EØS-avtalen. Denne viser også de rettsaktene som er gjeldende for typegodkjenning av systemer, komponenter og separate tekniske enheter (STU).

Det presiseres at det ved enkeltgodkjenning av kjøretøy i henhold til § 4-4, kun er vedlegg 1 som gjelder som norsk forskrift, med mindre annet fremkommer.

Nytt «rammeverk» for endringene i bilforskriften i 2022.

Kort fortalt om rammeforordning – (EU) 2018/858

EU vedtok 30. mai 2018 en ny forordning – forordning (EU) 2018/858 – for godkjenning og markedsovervåking av biler og tilhengere til disse, samt av systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøy. Forordningen opphever og erstatter rammedirektivet 2007/46/EF.

Forordningen inneholder tekniske krav og administrative bestemmelser for EU-typegodkjenning av biler og tilhengere, samt komponenter og separate tekniske enheter (STU) til disse. Som direktivet, gir også forordningen føringer for nasjonal småserietypegodkjenning samt enkeltgodkjenning av biler og tilhengere. Nytt med denne forordningen er at den fastsetter tekniske krav og administrative bestemmelser for EU-enkeltgodkjenning av biler og tilhengere, samt at den innfører strengere krav til markedsovervåking.

Kort fortalt om sikkerhetsforordning – (EU) 2019/2144

Sikkerhetsforordning (EU) 2019/2144, også kjent som GSR II, innfører oppdaterte og nye sikkerhetsfunksjoner/-krav som skal anvendes i forbindelse med godkjenning av biler, busser og lastebiler.

Forordningen trådte i kraft 5. juli 2022 i EU, og erstattet da tidligere sikkerhetsforordning (EF) nr. 661/2009, samt at særrettsakter med knytning til denne blir opphevet. De nye sikkerhetskravene vil gradvis bli fasett inn i tidsrommet 2022 - 2026.

Kort fortalt om forordning (EU) 2021/535

Forordningen (EU) 2021/535 teller i alt 14 artikler fordelt over 5 kapitler, i tillegg til 14 vedlegg. Den samler flere tekniske krav som tidligere var fordelt i separate rettsakter.

- Vedlegg I Opplysningsskjema
- Vedlegg II Krav til fabrikkasjonsplate (*Erstattet EU 19/2011*EU 249/2012*)
- Vedlegg III Flate for montering av kjennemerke (*Erstattet EU1003/2010*)
- Vedlegg IV Vindusvisker inkl. innretninger for lyktespyling. (*Erstattet EU 1008/2010*)
- Vedlegg V Hjulavskjerming (*Erstattet EU 1009/2010 og omfatter M1-kjøretøy*)
- Vedlegg VI Avisings-/avduggingsanlegg (*Erstattet EU 672/2010*)
- Vedlegg VII Slepeanordninger (*Erstattet EU 1005/2010*)
- Vedlegg VIII Hjulavskjerming. (*Erstattet EU 109/2011*)
- Vedlegg IX Girskiftindikator (*Erstattet EU 65/2012*)
- Vedlegg X Innstigningsforhold til kjøretøyet. (*Erstattet EU 130/2012*)

- Vedlegg XI Reversgir (*Erstattet EU 130/2012*)
- Vedlegg XII Frontalbeskyttelsessystemer for M1 and N1. (*Erstattet 78/2009/EF*)
- Vedlegg XIII Masse og dimensjoner. (*Erstattet EU 1230/2012*)
- Vedlegg XIV Hydrogensystem (*Erstattet delvis EU 79/2009*EU 406/2010, men med noen forutsetninger*)

(Kommentarer til opplistinger er gitt i parentes, og vil gi relevante opplysninger. Det er allikevel bilforskriftens vedlegg 1 som til enhver er regulerende og gjeldende)

Kort fortalt om gjennomføringsforordning– EU 2020/683

Gjennomføringsforordning (EU) 2020/683 inneholder **administrative krav** i forbindelse med godkjenning og markedsovervåking av bil og tilhenger til bil, og endrer rammeforordning (EU) 2018/858.

I forordning (EU) 2018/858 fremgår det blant annet av artiklene 24, 28, 30, 36, 38, 41, 42, 44 og 45 at Kommisjonen skal vedta gjennomføringsbestemmelser når det gjelder modell for informasjonsmappe, EU-typegodkjenningsattest, format for prøverapporter, format for typegodkjenningsattest i papirformat, modell for EU-typegodkjenningsmerke, modell for nummeringssystem for EU-typegodkjenninger, nasjonale typegodkjenninger for kjøretøy produsert i små serier og harmoniserte nummeringssystem for EU- og nasjonal enkeltgodkjenning.

Gjennomføringsbestemmelsene som er nevnt i artiklene i avsnittet over er alle samlet i nærværende forordning (EU) 2020/683. Forordningen består av 9 artikler og 8 vedlegg, slik:

Artikkel 1 henviser til vedlegg I i forordningen som fastsetter modell for opplysningsskjema i forbindelse med ulike former for typegodkjenning

Artikkel 2 og 3 henviser til vedlegg III når det gjelder bl.a. mal for typegodkjenningssertifikater og godkjenningsattester.

Artikkel 4 henviser til vedlegg IV hvor det fastsettes nummeringssystem for godkjenningsattest.

Artikkel 5 henviser til vedlegg V når det gjelder utseende på typegodkjenningsmerke for komponenter og separate tekniske enheter.

Artikkel 6 henviser til vedlegg VI når det gjelder opplysninger om testresultat.

Artikkel 7 henviser til vedlegg VII som beskriver hvordan formatet for prøverapporten skal fremstå.

Artikkel 8 henviser til vedlegg VIII når det gjelder hvordan typegodkjenningsattest i papirformat skal se ut.

Vedlegg I til veiledningen:

**Veiledning til nasjonal enkeltgodkjenning og endring av bilforskriften,
februar 2025**

Veiledning til nasjonal enkeltgodkjenning
og endring av bilforskriften, februar 2025



Statens vegvesen

Innledning og bakgrunn

Bilforskriften har nå gjennomgått en rekke endringer som berører nasjonal enkeltgodkjenning, og det er derfor nødvendig å supplere nåværende veiledning med hensyn til disse endringene.

I korte trekk omfatter de konkrete endringene en ny struktur i fremstillingen av kravene og en annen rekkefølge og tidvis oppdeling av kravområdene. Det nye vedlegget inneholder også noen nye tekniske krav, sammenlignet med det tidligere vedlegg 1.

Som en følge av endringene i vedlegg 1, er det også gjort noen endringer i forskriftens § 4-4 og vedlegg 5.

Bilforskriften har også nylig blitt tilført noen nye bestemmelser som omhandler fabrikantens forpliktelser, og disse vil også bli kort omtalt i veiledningen.

Flere av disse endringene vil til en viss grad påvirke saksbehandlingssystemet AKG, og dette vil også bli omhandlet her.

Veiledningen tar også sikte på å avklare enkelte prinsipper og ansvar, knyttet til godkjenningssprosessen for enkeltgodkjenning av kjøretøy.

Avgrensning

I denne veiledningen vil kun enkelte av forskriftsendringene bli omtalt. Noen områder beskrives inngående og andre endringer vil kun bli kort omtalt. Vi minner også om at både aktuelle høringer og høringsoppsummeringer vil omtale de aktuelle endringene.

Veiledningen er kun ment som en støtte til den enkelte bruker av forskriften, men den enkelte må selv gjøre nødvendige undersøkelser og avklaringer med utgangspunkt i forskrift og rettsakt. Innholdet speiler kravområdet og rettsaktene som er aktuelle ved ikrafttredelse, og kan ikke nødvendigvis sees i sammenheng med fremtidige endringer.

Kort om bakgrunnen for endringene

Struktur

Forordning (EU) 2018/858 ble endret av forordning (EU) 2022/2236, som medførte at vedlegg II i nevnte rammeforordning fikk endret struktur. Vedlegget ble da endret fra en tilfeldig, løpende nummerering for kravområder fra «1: Støy» til «72: eCall», til en ny struktur med et tematisk oppsett med 8 hovedemner hvorunder kravområdene (totalt 120 stk p.t.) er logisk innplassert.

De tekniske kravene for enkeltgodkjenning i bilforskriften vedlegg 1 baserer seg på bestemmelsene fra EU. For å øke forutsigbarheten og ha en mer effektiv samhandling, foreslår derfor Statens vegvesen at vedlegg 1 i bilforskriften endres og tilpasses strukturen som benyttes i EU.

Nye sikkerhetskrav

Endringene av rammeforordningen (EU) 2018/858 medførte at EU innførte flere nye kravområder, og endret kravnivå på eksisterende kravområder. Som et ledd i det pågående viktige arbeidet med å redusere hardt skadde og drepte i trafikken ble flere nye sikkerhetssystemer aktivisert med ikrafttredelsesdatoer, som beskrevet i sikkerhetsforordningen (EU) 2019/2144 vedlegg II.

De fleste av disse endringene ble vurdert som relevante også for kjøretøy som skal enkeltgodkjennes nasjonalt.

Nærmere om forskriftsendringen finnes i saksnummer 24/255995, som inneholder høringsnotatet og de ulike endringsforslagene.

Øvrige

Bilforskriften har, i tillegg til de nevnte endringene, også fått tilført en ny bestemmelse som tydeliggjør kravene til innstilling av hastighetsbegrenser, samt en presisering av en eksisterende bestemmelse i § 4-4.

Begrepsavklaringer i denne veiledningen

I forbindelse med både denne veiledningen, men også gjennom både bilforskriften og samhandlingen mellom godkjenningmyndigheten og bransje, benyttes det noen begreper som det er viktig å kjenne til. I forbindelse med den nye bilforskriften i oktober 2022, ble det utstedt en veiledning som definerte noen begreper, og i dette avsnittet kommer noen supplerende begreper og definisjoner.

Rettsakt

«*Rettsakt*» er samlebetegnelse på direktiv, forordning og FN-regulativ. Begrepet har blitt aktuelt å bruke etter at EU besluttet å benytte forordning eller FN-regulativ istedenfor direktiv til å regulere kravene til kjøretøy. I sammenheng med regelverk for kjøretøy benyttes «rettsakt» kun om direktiv, forordning og FN-regulativ – ikke lov og forskrift.

Kravområde

«*Kravområde*» består av en nummerering og et emne som beskriver et avgrenset område i oppbyggingen av et kjøretøy. Eksemplene nedenfor viser kravområdet sånn det fremkommer i (EU) 2018/858 vedlegg II, samt i bilforskriftens vedlegg I.

A13	Lateral protection	A13 Sidevern Gjelder for N2, N3, O3 og O4.
-----	--------------------	---

Kravnivå

«*Kravnivå*» kan bestå av enten en forskrift eller en teknisk rettsakt, og beskriver den eller de reglene som skal være oppfylt for det aktuelle kravområdet. Utklippene nedenfor viser både *kravområdet* og *kravnivået* som skal være oppfylt.



Endringer i vedlegg 1

I forbindelse med denne forskriftsendringen er det i tillegg til de omtalte strukturelle endringene som følger EU, også gjort noen øvrige endringer som vil omtales her.

Innledningen er forenklet og gjort tydeligere for å gjøre vedlegget lettere å bruke, og viser til hvordan kravområdene skal leses.

Den første kolonnen som tidligere henviste til «Overordnet forordning» er fjernet, dette for å redusere evt. forvirring mht. hva som faktisk er gjeldende teknisk rettsakt.

Kravområder som omhandler komponenter og separate tekniske enheter er fjernet fra vedlegget. Nasjonal enkeltgodkjenning kan kun søkes om og gis til et komplett og ferdig bygget kjøretøy, og det er derfor misvisende dersom vedlegget også skulle omhandle komponenter og separate tekniske enheter – noe som ikke er relevant for denne godkjenningssformen. Rettsaktene som regulerer montering av komponenter og separate tekniske enheter, for eksempel lys og dekk, stiller krav om hvilke rettsakter disse skal tilfredsstillere. Gjeldende rettsakter for typegodkjenning av komponenter og separate tekniske enheter er gitt i forskriftens vedlegg 5 – men det presiseres at nasjonal enkeltgodkjenning ikke kan gis til disse.

Innledningen til vedlegg 1 presiserer nå også tilfeller hvor et basiskjøretøy innehar en gyldig EU-typegodkjenning, og hvor endringer i senere byggetrinn ikke berører denne. I disse tilfellene skal det ikke kreves en oppdatering til senere endring av rettsakten, og

det er fabrikanten selv som er forpliktet til å kun benytte seg av gyldige typegodkjenninger, samt melde opphør av gyldighet når dette er aktuelt. Dette prinsippet er godt beskrevet i rammeforordningen (EU) 2018/858, og gjelder også ved nasjonal enkeltgodkjenning etter forordningens artikkel 45, jf. bilforskriftens § 4-4.

For en del kravområder finnes det fotnoter som er organisert på følgende måte:

Fotnoter som gjelder mer enn ett kravområde, er merket med tall som er hevet over linja. *Eksempel: 01.11.2016¹*. Her står den forklarende teksten helt til slutt, under overskriften Fotnoter til vedlegg 1.

Fotnoter eller forklaringer som gjelder ett enkelt kravområde er merket med en stjerne. *Eksempel: FN-reg. 153.00**. Den forklarende teksten står umiddelbart under tabellen til det aktuelle kravområdet.

I mange tilfeller er fotnoten eller en forklarende tekst basert på fotnoten tatt inn som forklarende kommentar i AKG, til hjelp og informasjon for vedtaket saksbehandleren skal fatte.

Utvalgte kravområder

G – Miljøegenskaper og utslipp

Innenfor dette emnet omfattes ulike kravområder hvor Statens vegvesen som registrerings- og godkjenningsmyndighet, har en rapporteringsplikt til EU på ulike verdier og tekniske data. I tillegg til nevnte rapporteringsplikt, skal vi ved utstedelse av godkjenningssattester også synliggjøre noen av disse verdiene.

Eksempler på dette er:

- kryptografisk hash
- spesifikt CO₂ utslipp
- gjennomsnittlig nyttelast

Det jobbes p.t. med systemutvikling (datasystem) med hensyn til mer presis innhenting og synliggjøring av disse verdiene, men det er viktig at kjøretøyfabrikantene synliggjør disse i sin dokumentasjon, da disse p.t. er grunnlaget for rapporteringen.

Disse kravene er ikke nye for tunge M og N kjøretøy, men gjennomføres nå for tunge tilhengere.

Disse verdiene beregnes av fabrikantene ved bruk av simuleringverktøyet VECTO, og de respektive rettsaktene beskriver kravene inngående.

I bestemmelsene er det angitt at godkjenningsmyndigheten kan utpeke en teknisk instans som i gitte tilfeller kan beregne og simulere på vegne av fabrikanten. I den

forbindelse kommer § 4-4 andre ledd til anvendelse, og fabrikanten står derfor fritt til å benytte en teknisk instans utpekt av andre enn Norge, gitt at den aktuelle tekniske instansen har rettmessig kompetanse jf. (EU) 2018/858.

Forordning (EU) 2020/683, bilag III modell E inneholder malene for godkjenningssattester og viser hvilke datafelt og verdier som er obligatoriske. Som følge av EØS-avtalen, må også Norge rapportere til EU med bakgrunn i disse dataene. De samme opplysningene finnes i og COC for typegodkjente kjøretøy. Se også tabellene under beskrivelsen av G3a og G3b.

G3a Bestemmelse av bilens spesifikke CO₂-utslipp og drivstofforbruk

Kravnivå/teknisk rettsakt som angir de konkrete kravene:

For dette kravområdet forutsettes det at kjøretøyet innehar en gyldig godkjenning utstedt med utgangspunkt i EF nr. 595/2009 som endret ved (EU) 582/2011. I tillegg skal også godkjenninger utstedt i henhold til (EU) 2017/2400 aksepteres isolert sett for dette kravområdet.

Eksempler på hvordan fabrikantene dokumenterer dette:

41A	G3	Utslipp fra kjøretøy i laboratorium	-	e5*595/2009*2022/2383E*00110*01
41B	G3a	Fastsettelse av kjøretøys spesifikke CO ₂ -utslipp og drivstofforbruk	-	e5*2017/2400*2017/2400*0001*01

41A	Utslipp fra tunge kjøretøy	Tilfredsstill EF 595/2009*EU 2019/1939E	e4*595/2009*2019/1939E*0138*05 Corr. Rev.
41B	CO ₂ Simulasjons verktøylisens	Tilfredsstill EF 595/2009*EU 2017/2400	e4*2017/2400*2019/318*G*0633*00 Corr. Rev. e2*2017/2400*2020/1181*T*5022*00 Corr. Rev. e4*2017/2400*2019/318*E*0652*02 Corr. Rev. e2*2017/2400*2020/1181*T*5020*00 Corr. Rev. e4*2017/2400*2022/1379*L*00041*02 Corr. Rev.

41A: Utslipp (EURO VI) tunge kjøretøy	e4*595/2009*2019/1939E*00173*01
41B: CO ₂ Simuleringsverktøy	I varetatt av 41A. EF*595/2009

Virkeområde for kravområdet og rettsakten:

Virkeområdet er som utgangspunkt alle kjøretøy i klassene M3, N2 og N3, men forordningen (EU) 2017/2400 artikkel 2 og 4 beskriver øvrige vilkår og unntak fra dette kravet, og denne rettsakten.

Noen av unntakene som gjelder er følgende:

- Terrenggående kjøretøy (EU 2018/858 vedlegg I, del A pkt. 2.1)
- Spesialkjøretøy (EU 2018/858 vedlegg I, del A pkt. 2.2)

- Terrenggående spesialkjøretøy (EU 2018/858 vedlegg I, del A pkt. 2.3)

Det er også verdt å merke seg at for lastebiler i klasse N2 og N3 gjelder forordningen kun for basiskjøretøyet ved nasjonal enkeltgodkjenning. Dette forutsetter at de respektive fabrikantene samhandler om hvilket påbygg og utforming det komplette og ferdigbygde kjøretøyet skal ha.

Fabrikantens forpliktelser:

Som nevnt i forrige avsnitt er dette et kravområde som forutsetter at de respektive fabrikantene samhandler om hvilken utførelse det komplette og ferdigbygde kjøretøyet vil få.

Med bakgrunn i dette vil fabrikanten av basiskjøretøyet legge til grunn riktige verdier ved anvendelsen av simuleringstøyet.

M3

Felt nr.	Felt navn/betegnelse	Data	fothoter
49.1.	Kryptografisk hash av fabrikantens dokumentasjonsfil	...	(4) (119)
49.2.	Tungt nullutslippskjøretøy	ja/nei	(4) (72) (169)
49.3.	Arbeidskjøretøy	ja/nei	(4) (72) (170)
49.4.	Kryptografisk hash av kundeinformasjonsfilen	...	(4) (120) (170)
49.5.	Spesifikke CO ² -utslipp	... g CO ² /pkm	(4) (171)
49.6.	Gjennomsnittlig belegg (antall personer)	...	(4) (172)
49.7.	Undergruppe/gruppe av kjøretøy	...	(4) (176)

N2 og N3:

Felt nr.	Felt navn/betegnelse	Data	fothoter
49.1.	Kryptografisk hash av fabrikantens registreringsfil	(119)
49.2.	Tungt nullutslippskjøretøy	ja/nei	(4) (72) (169)
49.3.	Arbeidskjøretøy	ja/nei	(4) (72) (170)
49.4.	Kryptografisk hash av kundeinformasjonsfilen	...	(120) (121)
49.5.	Spesifikke CO ² -utslipp	... g CO ² /tkm	(4) (171)

49.6.	Gjennomsnittlig nyttelastverdi	...	t'	(4) (172)
49.7.	Undergruppe/gruppe av kjøretøy (4) (176)	...		

Fotnote 121 gjelder kun N2

Forklaring til fotnotene finnes i vedlegg I til [Forordning \(EU\) 2020/683](#). (side 5)

G3b Bestemmelse av tilhengerens spesifikke energieffektivitet

Teknisk rettsakt som angir de konkrete kravene: (EU) 2022/1362, og blir angitt gjennom (EF) nr. 595/2009, artikkel 5a nr. 1(a).

Virkeområde for kravområdet og rettsakten:

O3 og O4 med «kasseformet» påbygg, som betyr følgende tilleggskoder:

- o 03 – skap
- o 04 – isolert påbygg med kilde for varme/kjøling
- o 05 – isolert påbygg uten kilde for varme/kjøling
- o 06 – (skap med) sidegardiner
- o 32 – kapell

Videre er følgende unntatt:

- Tilhengere med teknisk tillatt totalvekt under 8000 kg
- Tilhengere med flere enn 3 akslinger
- Karosserikode DF (link-semitrailer) og DG (link slepvogn)
- Dolly
- Tilhengere som overskrider største tillatte dimensjoner som beskrevet i 2021/535 vedlegg XIII, seksjon E
- Tilhengere med drivende akslinger

Praktiske hensyn med hensyn til referanser i dokumentasjon:

Saksbehandler kan se referanser til begge de angitte rettsaktene.

Fabrikantens forpliktelser:

Fabrikanter av omfattede kjøretøy må følge forordningens krav, såfremt ikke annet følger av bilforskriften.

I korte trekk innebærer dette en klassifisering av kjøretøyet som beskrevet i artikkel 3 og påfølgende benytte seg av de beskrevne simulerings- og hashverktøyene beskrevet i artikkel 4.

Det fremkommer i artikkel 8 (5) i (EU) 2022/1362, at godkjenningssattesten som utstedes for det enkelte kjøretøy skal inneholde et avtrykk av den kryptografiske hash av fabrikantens dokumentasjonsfil og kundens informasjonsfil.

Det er derfor nødvendig at disse dataene fremsettes for det respektive kravområdet for de kjøretøy som er omfattet av dette kravet.

Selv om enkelte datoer avviker fra typegodkjenningskravene, kan Europakommisjonens informasjonssider være nyttige. Disse finner du [her](#).

O3 og O4

Felt nr.	Felt navn/betegnelse	Data	fotnoter
49.1.	Kryptografisk hash av fabrikantens dokumentasjonsfil	...	(177)
49.4.	Kryptografisk hash av kundeinformasjonsfilen	...	(178)
49.6.	Vektet nyttelastverdi:	... t	(179)
49.7.	Kjøretøygruppe	...	(182)
49.9.	Lastvolum ...m3		(181)
49.10.	Volumtilpasning	ja/nei	(4) (176)
49.11.	Effektivitetsforhold	...	(180)
49.11.1.	Effektivitetsforhold – kilometerbasert	...	
49.11.2.	Effektivitetsforhold – tonn-kilometerbasert	...	
49.11.3.	Effektivitetsforhold – m3 -kilometerbasert	...	

Forklaring til fotnotene finnes i vedlegg I til [Forordning \(EU\) 2020/683](#). (side 5)

D3 Beskyttelse mot uautorisert bruk, startsperr og alarmsystemer

Generell informasjon, og praktiske hensyn med hensyn til referanser i dokumentasjon:

Dette kravområdet er noe komplekst med hensyn til valgmulighetene innenfor de ulike rettsaktene. Dersom vi får oppgitt referanser til typegodkjenninger, skal vi som hovedregel akseptere disse.

Dette området endres sjelden fra den typegodkjente utførelsen fra chassisfabrikanten. Derfor vil vi primært se etter referanser til typegodkjenninger. Referansene kan være til en eller flere av de angitte rettsaktene, avhengig av kjøretøyet og dets funksjoner.

Teknisk rettsakt:

Gjeldende rettsakter:

FN-reg. 161.00

FN-reg. 162.00

FN-reg. 163.00

FN-reg. 116.00

FN-reg. 97.01

FN-reg. 18.03

Virkeområde for kravområdet og rettsakten:

Gjelder for M1 og N1: Tyverisikringsanordninger skal monteres på kjøretøy i klasse M1 og N1, og startsperre skal monteres på kjøretøy i klasse M1.

Gjelder for M2, M3, N2 og N3: Dersom slikt utstyr er montert på M2, M3, N2 og N3 skal kjøretøyet tilfredsstillende kravene.

FN-regulativene overlapper i virkeområde avhengig av funksjonen kjøretøyet innehar. Se illustrasjonen under, som skisserer hvordan FN-regulativene kan anvendes ved nasjonal enkeltgodkjenning i Norge.

		M1	M2	M3	N1 <= 2t	N1 >2t	N2	N3
Tyverisikring	FN-reg. 18	-	Hvis montert	Hvis montert	-	-	Hvis montert	Hvis montert
	FN-reg. 116 (del I)	En av FN-reg. 116 eller 161	Hvis montert	Hvis montert	En av FN-reg. 116 eller 161	En av FN-reg. 116 eller 161	Hvis montert	Hvis montert
	FN-reg. 161	En av FN-reg. 116 eller 161	Hvis montert	Hvis montert	En av FN-reg. 116 eller 161	En av FN-reg. 116 eller 161	Hvis montert	Hvis montert
Alarmsystem	FN-reg. 97	Hvis montert	Hvis montert	Hvis montert	Hvis montert	Hvis montert	Hvis montert	Hvis montert
	FN-reg. 116 (del III)	Hvis montert	Hvis montert	Hvis montert	Hvis montert	Hvis montert	Hvis montert	Hvis montert
	FN-reg. 163	Hvis montert	Hvis montert	Hvis montert	Hvis montert	Hvis montert	Hvis montert	Hvis montert
Startsperre	FN-reg. 97	En av FN-reg. 116, 97 eller 162	Hvis montert	Hvis montert	Hvis montert	Hvis montert	Hvis montert	Hvis montert
	FN-reg. 116 (del IV)	En av FN-reg. 116, 97 eller 162	Hvis montert	Hvis montert	Hvis montert	Hvis montert	Hvis montert	Hvis montert
	FN-reg. 162	En av FN-reg. 116, 97 eller 162	Hvis montert	Hvis montert	Hvis montert	Hvis montert	Hvis montert	Hvis montert

D4 Beskyttelse av kjøretøy mot cyberangrep

Teknisk rettsakt som angir de konkrete kravene:

FN-regulativ nr. 155

Virkeområde for kravområdet og rettsakten:

Her er det viktig å merke seg at både (EU) 2018/858 jf. (EU) 2019/2144, OG vedlegg til bilforskriften angir et annet virkeområde enn hva som fremkommer i FN-regulativet.

Ved nasjonal enkeltgodkjenning av et nytt kjøretøy i Norge er det bilforskriften som gjelder, og derfor også virkeområdet som til enhver tid er angitt der, med hensyn til berørte kjøretøygrupper.

Generell informasjon:

Dette kravområdet vil ved nasjonal enkeltgodkjenning, i hovedsak bestå av basiskjøretøy som innehar en typegodkjenning, og hvor påfølgende fabrikanter først og fremst må ivareta grunnlaget for den eksisterende godkjenningen – i tett samhandling med fabrikanttrinnet som innehar godkjenningen. I tilfeller hvor de tilfører systemer eller komponenter som er omfattet av virkeområdet, må anvisningene nedenfor følges.

Hva skal fabrikanten gjøre?

Dette spørsmålet skal ved nasjonal enkeltgodkjenning kategoriseres på to måter:

1. Et kjøretøy er bygget av flere fabrikanter, og basiskjøretøyet har en typegodkjenning for dette kravområdet. Hvis de påfølgende fabrikantene ikke har endret vilkårene for denne godkjenningen, eller lagt til komponenter eller enheter som påvirkes, anses kravområdet som oppfylt uten at de påfølgende produsentene må fremlegge ytterligere dokumentasjon. Referanse til typegodkjenningen skal angis i dokumentasjonen.
2. Et kjøretøy er bygget av flere fabrikanter, og basiskjøretøyet har en typegodkjenning for dette kravområdet. Hvis de påfølgende fabrikantene legger til komponenter eller enheter uten å endre vilkårene for den eksisterende typegodkjenningen, skal de utføre en risikoanalyse på det de har lagt til, og som kan påvirke kjøretøyet innenfor regulativets virkeområde. Da skal risikoene nevnt i vedlegg 5 til FN-regulativ nr. 155 tas i betraktning, og nødvendige risikoreduserende tiltak iverksettes. Dette skal da dokumenteres

av fabrikanten, som også må ta stilling til om nødvendige tester må gjennomføres av en teknisk instans.

Som et supplement til rettsakten, har også WP.29 utarbeidet et støttedokument, les mer om dette her, i resolusjonens vedlegg 6:

[United Nations](#) (Annex 6, side 106)

I tillegg har flere av de tekniske instansene utarbeidet mye god og veiledende informasjon om temaet.

Viktig informasjon knyttet til dokumenteringen av kjøretøy bygget i flere trinn:

Innenfor arbeidsgruppen GRVA i WP.29 er det et pågående arbeid for å vurdere hvordan rettsakten bedre kan administreres med hensyn til kjøretøy som er bygget opp i flere trinn. Det må derfor forventes at dette kravområdet kan bli omfattet av endringer som omhandler dokumentasjonsform og omfang.

[GRVA Workshops on Cybersecurity | UNECE](#)

Øvrige relevante endringer

Ny paragraf - § 2-10 Innstilling av hastighetsbegrener

Denne bestemmelsen har tidligere vært beskrevet i kjøretøyforskriftens kapittel 47 og forskrift om krav til kjøretøy kapittel 44, men referansen dit har vært uheldig med hensyn til at nevnte forskrifter ikke omfatter godkjenning av nye kjøretøy – uten å ha en direkte henvisning fra bilforskriften.

Krav til innstilt hastighet for de ulike kjøretøygruppene, samt unntak fra montering av hastighetsbegrener for visse kjøretøy, er nå tatt inn i egen paragraf, § 2-10.

Kravene til monteringen av og de tekniske kravene til hastighetsbegreneren omtales i vedlegg 1, kravområde D7 for nye kjøretøy. For eldre kjøretøy finnes kravene i de respektive forskriftene som det vises til i § 1-3.

Presisering av § 4-4 fjerde ledd

I bokstav (e) til fjerde ledd er det gjort en presisering som avklarer fabrikantens anledning til å fremlegge samsvarserklæring kun i de tilfeller hvor kjøretøyet er utstyrt med, og skal dokumenteres med innretninger mot vannsprut etter nasjonalt unntak.

Nye bestemmelser knyttet til fabrikantens forpliktelser

Høsten 2024 ble det gjennomført en høring knyttet til en forskriftsendring som siktet på å tydeliggjøre fabrikantens forpliktelser knyttet til oppbyggingen av et kjøretøy som skal enkeltgodkjennes nasjonalt. Disse bestemmelsene ble gjennomført gjennom bilforskriftens §§ 4-5, 4-6 og 4-7.

Endringen utgjorde i praksis ingen endring i rettstilstanden, men tydeliggjorde sentrale deler av rammeforordningen (EU) 2018/858 som en del av norsk forskrift og nasjonal enkeltgodkjenning.

Bestemmelsene er ment å øke fokuset på samhandlingen mellom fabrikantene, og deres ansvar gjennom oppbyggingen av et kjøretøy som skal enkeltgodkjennes nasjonalt i Norge. Denne ansvarliggjøringen skal også bidra til å sikre et mer effektivt godkjenningsforløp.

Autosys Kjøretøygodkjenning – AKG

Godkjenning iht. overgangsbestemmelsen i bilforskriften § 4-4 sjette ledd

For å sikre forutsigbarhet i forbindelse med nasjonal enkeltgodkjenning av nye kjøretøy som skal behandles etter bilforskriftens § 4-4 sjette ledd, angis det her en føring for hvordan saksbehandlingen av kjøretøy etter nevnte overgangsbestemmelse skal gjennomføres.

Føringen gjelder internt for saksbehandlere i Statens vegvesen, men bør også anses som en førende retningslinje for fabrikanter og søkere som opptrer som part i forbindelse med søknad om nasjonal enkeltgodkjenning av nye kjøretøy

Rettslig grunnlag

Bestemmelsen åpner for at bil og tilhenger til bil som er dokumentert bestilt hos fabrikant eller produsert før ikrafttredelsesdatoen for et nytt krav, kan enkeltgodkjennes også etter denne dato når kjøretøyet tilfredsstillende krav som ble stilt før denne dato. Dette forutsetter at kjøretøyet registreres innen ett år etter kravets ikrafttredelsesdato.

Fabrikantens forpliktelser og retningslinjer

I forbindelse med søknaden om enkeltgodkjenning må det i fabrikantens dokumentasjon fremkomme et behov for å benytte seg av overgangsbestemmelsen i forskriftens §4-4 sjette ledd. Det må synliggjøres hvilke kravområder som er relevante i forbindelse med anvendelsen av bestemmelsen, og dertil vurderingen som skal gjøres

av godkjenningmyndigheten. Vilkårene for anvendelsen er at søker fremlegger dokumentasjon som bekrefter at kjøretøyet er bestilt før ikrafttredelsen for et nytt krav, samt at kjøretøyet for de respektive kravområdene oppfyller kravene som var gjeldende før dette.

Eksempler på bekreftelse av bestillingsdato kan være bestillingsordre eller kjøpekontrakt som synliggjør aktuelle datoer, eventuelt at dokumentasjonen på annen måte synliggjør de nevnte vilkårene.

Godkjenningmyndighetens rutiner

Saksbehandler må vurdere om kriteriene som er beskrevet i føringene er oppfylt. Dersom vilkårene er oppfylt, gjøres følgende i AKG:

- velg det relevante kravområdet;
- angi kravnivået «Bilforskriften § 4-4 (6);
- i feltet «Begrunnelse» angis dato for bestilling/produksjon og;
- hvilket kravnivå som er oppfylt

Behandling av krav som ikke er tatt inn i bilforskriften eller krav som ikke er obligatoriske

I enkelte tilfeller kan fremlagt dokumentasjon vise at kjøretøyet innehar en typegodkjenning etter et kravnivå (rettsakt) som foreløpig ikke er tatt inn i norsk rett, men hvor kravet er gjeldende innenfor EU.

Selv om Norge ikke har gjort dette gjeldende som et krav ved nasjonal enkeltgodkjenning, er det allikevel viktig at kjøretøyets godkjenningssattest viser hvilke faktiske krav det enkelte kjøretøy oppfyller. Relevante bestemmelser i denne forbindelse er artikkel 45 (5) i (EU) 2018/858, samt bilforskriftens § 17-1 (3). Derfor må dette også tas hensyn til ved saksbehandlingen, og nedenfor følger noen retningslinjer for hvordan dette skal behandles.

Hvordan løses dette i AKG:

Hvis kjøretøyet oppfyller et kravnivå som ikke er obligatorisk:

- Angi det konkrete kravnivået dersom dette finnes i nedtrekksmenyen for det aktuelle kravområdet.

- Velg «Annet godkjent krav» som kravnivå i nedtrekksmenyen for det aktuelle kravområdet, og angi rettsakten som fremkommer av den fremlagte dokumentasjonen.

Hvis kjøretøyet oppfyller et harmonisert kravområde som ikke fremkommer i AKG:

- Velg kravområde «Annet krav», og velg «Annet godkjent krav» som kravnivå i nedtrekksmenyen for det aktuelle kravområdet, og angi rettsakten som fremkommer av den fremlagte dokumentasjonen.

I tillegg til tilfellene ovenfor vil også enkelte kravområder bli obligatoriske kun hvis en fabrikant har valgt å konstruere kjøretøyet med et valgfritt utstyr (system, komponent eller STU). Et eksempel på dette kan være alarmsystem eller barnesikringsutstyr. Dette skal løses på følgende måte i AKG:

Hvis kravet ikke er dokumentert, eller systemet/komponenten ikke finnes på kjøretøyet:

- Velg alternativet «Ikke krav» eller «Ikke montert» fra nedtrekksmenyen.

Gjeldende forvaltningsprinsipper

Innledning

I forbindelse med denne veiledningen ser vi det som hensiktsmessig å avklare noen etablerte forvaltningsprinsipper, knyttet til nasjonal enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy.

Kommunikasjon med bransjen

Statens vegvesen etterstreber å holde våre hjemmesider for «[Enkeltgodkjenning av tunge kjøretøy](#)» oppdaterte og aktuelle. For å lykkes med dette er det ønskelig med aktive tilbakemeldinger og innspill på hvordan vi kan oppnå dette. Hjemmesidene vil være vår primære kanal for formidling av både viktig og nyttig informasjon. Det er også her du finner vår innsendingsløsning, hvor du søker om nasjonal enkeltgodkjenning.

Fabrikasjonsattest

Når et kjøretøy bygges opp, enten av eller flere fabrikanter, skal det ved søknad om enkeltgodkjenning fremlegges en fabrikantattest som synliggjør alle relevante kravområder som det komplette og ferdigbygde kjøretøyet er omfattet av. Hvilke kravområder og kravnivåer dette skal være, bestemmes av hva slags kjøretøy det er, hvilken konstruksjon det har, hvilken klassifisering osv. Avhengig av dette skal kjøretøyet

følges av en fabrikantattest som viser disse relevante kravområdene, og som angir referanser til hvordan det aktuelle kravnivået er oppfylt.

I utklippet nedenfor ser vi at for kravområde A13 Sidevern, gjelder virkeområdet for kjøretøygruppene N2, N3, O3 og O4. Det betyr at hovedregelen er at alle kjøretøy i disse gruppene, skal oppfylle dette kravområdet. Kravnivået som skal oppfylles er *FN-regulativ 73.01*.

A13 Sidevern

Gjelder for N2, N3, O3 og O4.

<i>Teknisk rettsakt (krav)</i>	<i>Obligatorisk nye kjøretøy</i>	<i>Brukes til og med</i>
FN-reg. 73.01	01.11.2016 ¹	

Fabrikantattesten skal da synliggjøre hvordan det aktuelle kjøretøyet har oppfylt kravet. Dokumentasjonskravene er beskrevet i bilforskriften, og vi skal her vise noen eksempler på dette.

Kravområde	Kravnivå	Typegodkjenning	Testrapport	Testet av
A13	FN-reg. 73.01	NEI	Test 1 - styrke Test 2 - montering	Fabrikant

I eksempelet ovenfor viser fabrikanten, jf. bilforskriften § 4-4 (3), at kravområde A13 *Sidevern* ikke har en gyldig typegodkjenning for dette kravområdet, men at testrapportene er det som skal vise overenstemmelse med kravene. Videre viser den til at det er fabrikanten selv som har utført testene, og i de tilfellene skal underlaget alltid vedlegges søknaden.

Kravområde	Kravnivå	Typegodkjenning	Testrapport	Testet av
A13	FN-reg. 73.01	E4 73 R -012439	I/A	I/A

I dette eksempelet vises det samme kravområdet, men denne gangen foreligger det en gyldig typegodkjenning. I de tilfellene kjøretøyet innehar en gyldig typegodkjenning som ikke er påvirket av senere byggetrinn, behøver det som hovedregel ikke å fremlegges ytterligere underlag. Referansen til typegodkjenningen er tilstrekkelig, og eksemplifiserer det ordinære kravet i forskriftens § 4-4 (2).

Kravområde	Kravnivå	Typegodkjenning	Testrapport	Testet av
A13	FN-reg. 73.01	NEI	Testrapport VIN 123	TÜV SÜD

I dette tredje eksempelet vises alternativet i bilforskriftens § 4-4 (2). Her foreligger det ikke en typegodkjenning, men en testrapport som er utført av en akkreditert teknisk instans. Testrapporten er knyttet til det aktuelle kjøretøyet. I disse tilfellene vil det kunne kreves fremlagt underlag, altså testrapporten.

Dokumentering og ansvar ved etappevis oppbygde kjøretøy

Ved nasjonal enkeltgodkjenning av nye kjøretøy, er det gjerne flere fabrikanter involvert i oppbyggingen av det komplette og ferdigbygde kjøretøyet. Dette avsnittet vil ikke konkretisere de enkelte mulighetene og alternativene, men vil ta sikte på å presisere sentrale prinsipper.

Bilforskriften er i hovedsak basert på rammeforordningen (EU) 2018/858, og det er i forskriftens § 1-4 beskrevet at de der angitte rettsakter gjelder som norsk rett, med de tilpasninger som evt. følger av bilforskriften. Dette innebærer blant annet at du aktivt må benytte den nevnte forordningen for å avklare prinsipielle spørsmål – også ved nasjonal enkeltgodkjenning. Dette kan være en kompleks øvelse, og det er derfor gjennomført en nylig endring i forskriften, som tar sikte på å gjøre noen av disse viktige momentene mer tilgjengelige i norsk forskrift. Endringene det siktes til er blant annet gjennomføringen av bestemmelsene i §§ 4-5, 4-6 og 4-7, som trådte i kraft 6. januar 2025.

Kort oppsummert så beskriver disse bestemmelsene de respektive fabrikantenes ansvar ved oppbyggingen av et komplett og ferdigbygget kjøretøy som søkes enkeltgodkjennes nasjonalt i Norge. Intensjonen med dette er blant annet å sikre at fabrikantene samhandler tett, for å blant annet sikre at kritiske sikkerhetssystemer blir ivarettatt gjennom hele byggeprosessen.

Et annet viktig moment med disse bestemmelsene, er å sikre at de respektive fabrikantene også er ansvarlige for å samhandle og oversende all nødvendig dokumentasjon til den som opptre som søker ovenfor godkjenningsmyndigheten, jf. § 2-3.

Denne tydeliggjøringen av ansvar skal bidra til å sikre et mer effektivt godkjenningsforløp, gjennom at godkjenningsmyndigheten nå forutsetter at dokumentasjonen som fremsettes med søknaden er strukturert, korrekt og fullstendig.