



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Revidert forslag til ny forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften)

Høring om forslag til:

- *Ny forskrift for godkjenning av bil og tilhenger til bil*
- *Endring i forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften)*
- *Opphevelse av forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften)*

Statens vegvesen
Avdeling kjøretøy
22. oktober 2021

Innledning og oversikt

Statens vegvesen sendte forslag om ny bilforskrift på høring 18. februar 2020. Høringsfristen var 18. mai 2020. Forskriften har ennå ikke blitt vedtatt, hovedsakelig på grunn av at den nye rammeforordningen – forordning (EU) 2018/858 – foreløpig ikke har blitt inntatt i EØS-avtalen. Dette er nå antydning at det kan skje innen utgangen av 2021, og dermed ligger det an til at ny bilforskrift kan tre i kraft fra 1. januar 2022. [Her](#) finnes fjorårets høring om ny bilforskrift.

Før vi kan vedta den nye bilforskriften, gjennomfører vi denne høringen der vi foreslår noen endringer i forhold til slik forskriften fremstod i høringen i 2020. Dette er primært tre forhold som endres, hvorav kun pkt. 1 innebærer en endring i selve rettstilstanden:

1. Endrede dokumentasjonskrav ved enkeltgodkjenning av ny bil og tilhenger.
2. Innta et vedlegg til forskriften som inneholder oversikt over rettsakter som er gjeldende i Norge.
3. Innta en bestemmelse som regulerer forholdet mellom tidligere godkjenningforskrifter for bil og tilhenger til bil og den nye bilforskriften.

I tillegg er det mindre justeringer flere steder i forskriften, men de fleste av disse er bare av strukturell eller språklig karakter og vil ikke bli omtalt her. Noen av justeringene er gjort på bakgrunn av mottatte høringsinnspill i fjor. Vedlagt denne høringen følger også oppsummering av de høringsinnspillene som kom i fjor, slik at høringsinstansene kan se hvilke vurderinger som er gjort.

1. Forslag om endrede dokumentasjonskrav ved enkeltgodkjenning av ny bil og tilhenger

Ved enkeltgodkjenning av ny bil og tilhenger til bil er det etter gjeldende bilforskrift et ubetinget krav om at dersom fabrikanten dokumenterer oppfyllelse av krav, skal underlagsmateriale legges ved søknaden. Dette er hjemlet i § 9 femte ledd tredje og fjerde punktum. Med underlagsmateriale menes normalt testrapporter/beregninger som i detalj beskriver de tester som er foretatt og resultatene av disse.

§ 9 femte ledd tredje og fjerde punktum:

Dokumentasjon kan utstedes av fabrikant dersom denne kan utføre de nødvendige prøver mv. som rettsaktene krever. Underlagsmateriale skal i så fall vedlegges søknaden.

Denne ordlyden var foreslått videreført i forslag til ny bilforskrift § 4-4. *Nasjonal enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy* tredje ledd.

Statens vegvesen foreslår nå å myke opp dette kravet for kravområder som i begrenset grad er sikkerhetskritiske. Vi foreslår at det er tilstrekkelig med samsvarserklæring, dvs. at det ikke er nødvendig å fremlegge underlagsmateriale, på noen få utvalgte kravområder. Dette vil forenkle både fabrikantens og Statens vegvesens arbeid. Fabrikanten har naturligvis fortsatt et ansvar for at kjøretøyet bygges i henhold til kravene.

1.1. Bakgrunnen, begrunnelsen og erfaringen med bestemmelsen

Gjeldende bilforskrift fra 15. september 2012 implementerte direktiv 2007/46/EF i norsk rett. Direktivet etablerte strengere rutiner til hvem som kunne utstede dokumentasjon, hvordan dokumentasjon skulle utformes og hvilke tester som skulle utføres for å anse krav oppfylt. Dette er strengt gjennomført på typegodkjenningsnivå, og utstedelse av dokumentasjon og underlagsmateriale skal (som utgangspunkt) utføres av uavhengig, teknisk prøveinstans.

I Norge har vi ingen akkreditert, teknisk prøveinstans, og dokumentasjon på oppfylte krav ved enkeltgodkjenning kan etter bilforskriften derfor utstedes av teknisk prøveinstans eller fabrikant. Mens førstnevnte vil være oppnevnt av offentlige myndigheter etter visse kvalitetskriterier, er det ingen tilsvarende offentlige kvalitets-/godkjenningskrav til det å inneha rollen som fabrikant. Ved innføringen av bilforskriften ble denne forskjellen «kompensert» ved å pålegge plikt om fremleggelse av underlagsmateriale for fabrikant. Tanken var at man på denne måten sikret – så langt mulig – at fabrikanten kun utstedte dokumentasjon på de områder de hadde den nødvendige kompetanse. Dette ville også bidra til at kjøretøy som ble fremstilt for godkjenning faktisk var vurdert opp mot de tekniske kravene, noe som fremmer trafiksikkerheten.

Det ubetingede krav om underlagsmateriale for fabrikantdokumentasjon er ment å fremme et likebehandlingsprinsipp. Alle behandles likt, til tross for at det kan være stor forskjell på fabrikanter. De kan spenne fra helprofesjonelle aktører med stor aktivitet og etablert rennommé til små, ukjente aktører. Gjennom mottatt underlagsmateriale som testrapporter/beregninger som i detalj beskriver de tester som er foretatt og resultatene av disse, skal mottakeren (TSO) skal kunne verifisere at et teknisk krav virkelig er oppfylt.

1.2. Statens vegvesens kommentarer til hvordan bestemmelsen har fungert

Statens vegvesens erfaring gjennom TSO er at underlagsmaterialet har varierende omfang og kvalitet. Rapportene er ofte (svært) omfattende og teknisk kompliserte, og en verifiserende gjennomlesning tar (lang) tid, selv for personale med teknisk innsikt. Dog ser vi at for kravområder som er av en enklere art er det mange fabrikanter som behersker dette. Det er derfor grunn til å myke opp dokumentasjonskravet på enkelte kravområder, slik at både fabrikantene og Statens vegvesen kan benytte tiden på de mer kompliserte områdene.

1.3. Om utvelgelse av kravområder som egner seg for enklere dokumentasjon

Et grunnleggende vilkår for Statens vegvesen er at de kravområdene hvor vi letter på dokumentasjonskravet må være av mindre vital betydning for trafiksikkerheten. Det er videre viktig at dette er krav som forholdsvis enkelt kan etterprøves ved kontroll av kjøretøyet i hall (TS1).

Vi har derfor kommet frem til at vi på følgende kravområder kan akseptere *samsvarserklæring* som dokumentasjon på oppfyllelse av krav:

- 4A: Flate for montering av bakre kjennemerke
- 18A: Understellsnummer og fabrikkasjonsplate
- 20A: Lysmontering (omfatter også refleksmontering)

- Denne forskrift §§ 8-2 og 8-3: Nasjonale bestemmelser for lysutstyr
- 43A: Skjerming av hjul etter norsk tilpassing
- 46A: Montering av dekk

Vi har også vurdert om det er andre kravområder som er egnet for denne dokumentasjonsformen, men ikke funnet grunnlag for å ta inn flere, i alle fall ikke på dette tidspunkt. Vi kan her opplyse at vi i 2022 har planer om å foreta en nærmere gjennomgang av dokumentasjonskravet ved enkeltgodkjenning for å se om det er mulig å differensiere nivået på dokumentasjonen ut fra hvilket kravområde det gjelder. Tanken er da at man opererer med tre eller fire kategorier (nivåer) der enkleste form er samsvarserklæring, mens den mest omfattende – som vil være nødvendig på kritisk viktige områder – er rapport fra kompetent uavhengig laboratorium. Så vil det være ett eller to nivå mellom disse ytterpunktene. I en slik gjennomgang vil vi legge opp til samarbeid med bransjen.

I sum vurderer Statens vegvesen at forslaget vil ivareta trafikksikkerhet og brukernes behov på en god og fleksibel måte.

1.4. På hvilken måte samsvarserklæring skal benyttes

For nevnte kravområder vil det altså være tilstrekkelig at fabrikanten innleverer en samsvarserklæring i sin søknad til TS0. Dette kan gjøres i ett felles dokument der man for hvert kravområde erklærer oppfyllelse av den aktuelle rettsakten, dvs. at man må angi hvilken rettsakt som er oppfylt.

TS0 sin vurdering er å sjekke om samsvarserklæringen angir riktig kravområde og rettsakt. Når kjøretøyet fremstilles for godkjenning hos TS1, vil hallkontrolløren gjøre en visuell sjekk av de aktuelle kravområdene (naturligvis i tillegg til øvrige kravområder). Ved mistanke om avvik, kan ytterligere undersøkelser gjøres. I tillegg vil Statens vegvesen gjennomføre stikkprøvekontroller der vi undersøker ett eller flere kravområder nærmere.

1.5. Forslag til ny ordlyd i § 4-4. *Nasjonal enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy*

Den nye bilforskriften regulerer i § 4-4 kravene ved nasjonal enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy. Vi foreslår nå, i tillegg til å innta en bestemmelse om samsvarserklæring, å gjøre noen andre justeringer i denne paragrafen i forhold til slik den fremstod i fjorårets høring.

Første ledd

Her gjøres ingen endringer. Dette leddet angir hvilke krav som gjelder for enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy.

Annet ledd

Her angis det hvordan kravene skal dokumenteres. Vi foreslår nå at godkjenningsmyndighetens adgang til å kreve underlagsmateriale tas inn i dette leddet, i stedet for i fjerde ledd slik det var i forrige høring. Dette innebærer ingen endring i rettstilstanden.

Tredje ledd

Her foretas kun en mindre endring i de første ordene, ved at denne bestemmelsen oppstiller et alternativ til annet ledd. Dette betyr ingen endring i rettstilstanden. Dette leddet omhandler hovedregelen for at fabrikanten skal kunne utstede dokumentasjon og stiller som vilkår at fabrikanten kan – dvs. er i stand til – å utføre de nødvendige prøver mv. som rettsaktene krever. Videre slås det her fast at underlagsmateriale skal vedlegges søknaden.

Fjerde ledd

Dette leddet får nytt innhold, ref. kommentaren under annet ledd om at innholdet er flyttet dit. Dette leddet omhandler samsvarserklæring, og er angitt som et alternativ til annet og tredje ledd. Vi foreslår at det slås fast at godkjenningmyndigheten kan foreta stikkprøvekontroll, selv om dette egentlig ligger i godkjenningmyndighetens handlingsrom ved godkjenningen.

Femte og sjette ledd

Disse leddene er uendret ift. forrige høring.

2. Forslag om å innta vedlegg til bilforskriften

Eksisterende bilforskrift av 2012 har i vedlegg 1 en oversikt/tabell over alle gjeldende kravområder. For hvert kravområde fremgår det i ulike kolonner hvilken *basisrettsakt* som gjelder for det respektive kravområdet, *seneste endringsrettsakt* (og *når* denne ble tatt inn i bilforskriften) samt at det er angitt *hvilke kjøretøygrupper* kravområdet får anvendelse for.

Bilforskriftens vedlegg 1 (i utdrag, nedenfor) speiler korresponderende tabell i direktiv 2007/46/EF vedlegg IV, men inneholder i tillegg de *kursiverte* kolonnene slik:

Kravområde	Basisrettsakt	Seneste endringsrettsakt eller gjennomføringsrettsakt (direktiv/forordning/regulativ)	Ikrafttredelse i Norge	Gjelder kjøretøygruppe									
				M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
1: Støy	EU 540/2014	<i>EU 2019/839</i>	<i>01.10.2019</i>	X	X	X	X	X	X				
2: Utslipp (Euro 5 og 6)	EF 715/2007	<i>EU 2017/1221</i>	<i>23.03.2018</i>	X ¹	X ¹		X ¹	X ¹					
3A: Forebygging av brannrisiko (drivstofftanker for flytende drivstoff)	EF 661/2009	<i>EU 523/2012</i>	<i>11.12.2012</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	ECE 34	<i>ECE 34.02</i>	<i>16.07.2003</i>	X	X	X	X	X	X				

Vi har lang tradisjon i norsk kjøretøyregelverk for å ha et slikt vedlegg knyttet til forskriften, jf. også den tidligere Kjøretøyforskriften av 1994.

Da vi sendte ut høringen på ny bilforskrift i 2020 tvilte vi oss frem til at det ikke lenger var behov for å ha et slikt vedlegg. Vi var usikre på den informative verdien av vedlegget, og dessuten ville tabellen uansett fremgå av forordning (EU) 2018/858 vedlegg II.

Vi har imidlertid – dels av eget tiltak og dels basert på innspill – *likeve*/konkludert med at en slik tabell bør medtas i den nye bilforskriften. Vedlegget har som nevnt lang tradisjon, har en viss informativ og pedagogisk verdi og synliggjør i tillegg seneste endringer til basisrettsakten (både *hva* som er seneste endring til basisrettsakten og *hvilken dato* den ble tatt inn i forskriften).

Det nye vedlegget vil derfor få eksakt samme utforming som eksisterende vedlegg I, dog med den nyansering at overskriften til kolonne 2, 3 og 4 justeres som følger:

Kravområde	Basisrettsakt (direktiv/forordning/regulativ)	Seneste endringsrettsakt til basisrettsakten	Endringsrettsakt tatt inn i forskriften, dato	Gjelder kjøretøygruppe									
				M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
1: Støy	EU 540/2014	EU 2019/839	01.10.2019	X	X	X	X	X	X				

I kolonne 2 har vi tilføyd de tre ulike ‘typer’ (basis)rettsakter som er aktuelle, hhv direktiv, forordning og FN-regulativ.

I kolonne 3 har vi justert ordlyden litt for å synliggjøre at rettsakten i denne kolonnen henviser til basisrettsakten i kolonne 2.

I kolonne 4 har vi endret ordlyd fra ‘ikrafttredelse i Norge’ til ‘tatt inn i forskriften’. De respektive *ikrafttredelsesdatoene* for nye krav fremgår direkte av rettsaktene, og dersom rettsakten er tatt inn / implementert i forskriften før kravene trer i kraft er dette uproblematisk. Tidvis – pga. treghet i implementeringsprosessene – får vi imidlertid motsatt situasjon; kravene i rettsaktene har trådt i kraft *før* rettsakten er implementert i forskriften. I slike tilfeller er det viktig å få frem prinsippet om at de nye (og normalt strengere) minimumskravene som springer ut av en rettsakt aldri vil kunne kreves oppfylt ved godkjenning av kjøretøy i Norge før rettsakten er tatt inn i forskriften.

I tillegg er det gjort følgende endringer i selve tabellen:

- Rad (kravområde) 38A:Nakkestøtter; Som følge av sikkerhetsforordning (EF) nr. 661/2009 er aktuelt kravnivå for nakkestøtter ECE regulativ 25.04 pr høsten 2021. Dette ECE-kravet har ved en feil ikke blitt tatt inn i forskriften tidligere, med foreslås nå tatt inn som ny linje under nevnte kravområde.
- Rad (kravområde) 46:Dekk; Kravområdet er ikke lenger aktuelt som følge av sluttdatoer angitt i 661/2009, og tas derfor ut av forskriften. Raden fjernes.
- Rad (kravområde) 54:Kollisjon fra siden; Kravområdet er ikke lenger aktuelt som følge av sluttdatoer angitt i 661/2009, og tas derfor ut av forskriften. Raden fjernes.

Nytt vedlegg 1 fremkommer i sin helhet i dokumentet ‘forslag til forskriftsendringer’. Vedlegget tar utgangspunkt i ajourført, eksisterende vedlegg 1 pr 20/10 (med de få justeringer det er redegjort for over). Ev. endringer som vil tilkomme i vedlegget som følge av separate høringsprosesser frem mot nyttår vil bli tilføyd i den endelige versjonen av forskriften som etter planen lanseres 1.1.2022.

3. Forholdet til tidligere forskrifter for godkjenning av bil og tilhenger til bil

3.1. Om temaet

I fjorårets høring opplyste vi at den nye bilforskriften skal gjelde alle biler og tilhengere til biler i Norge, uansett når de er registrert første gang her til lands. Dette representerer en ny løsning da vi i dag har tre forskrifter som gjelder hver sin tidsperiode, hvor kjøretøyets første gangs registreringsdato i Norge avgjør:

- Gjeldende bilforskrift: 15. september 2012 → i dag
- Kjøretøyforskriften: 1. januar 1995 – 14. september 2012
- Forskrift om krav til kjøretøy: Før 1. januar 1995

Gjeldende ordning er altså at de respektive forskriftene regulerer det enkelte kjøretøy fullt ut. Det vil si at man skal finne alle avklaringer i den forskriften som gjelder en aktuell bil. Dog er det slik at gjeldende bilforskrift på noen områder viser til reglene i kjøretøyforskriften, men da er det nettopp dette – henvisningen i bilforskriften – som gjør kjøretøyforskriftens regel/regler gjeldende. Det er også bestemmelser i kjøretøyforskriften vedlegg 2 som omhandler de kjøretøy som følger forskrift om krav til kjøretøy.

Det som ikke var tatt med i fjorårets høring, var hvordan man skal løse «samspillet» mellom disse tre forskriftene og den nye bilforskriften når vi nå går over til én forskrift. Det er jo et kjent og viktig prinsipp at kjøretøy som er tatt i bruk skal følge de reglene som gjaldt da de ble registrert første gang. Da kjøretøyregelverket er et dynamisk regelverk der detaljkravene endres fortløpende, så kan selvsagt ikke én og samme forskrift inneholde alle reglene som har vært gjeldende tilbake i tid. Vi må derfor ha bestemmelser som på en mer generell måte peker på de reglene som gjelder for kjøretøy som er tatt i bruk.

3.2. Hvorfor vi går over til én forskrift

Fordelen med å gå over til én forskrift, er at man får samlet bestemmelser som får virkning uavhengig av når kjøretøyet var registrert første gang. Man slipper da å ha like bestemmelser i flere forskrifter, noe som gjør vedlikeholdet av forskriftene mindre omfattende. Eksempler på regler er reglene om reparasjon, ombygging og oppbygging, gebyrreglene for godkjenning av kjøretøy, hvem som kan søke om godkjenning, søknad om status som bevaringsverdig, regler om myndighetens adgang til å gjøre unntak.

Man reduserer også omfanget av at forskrifter må henvise til andre forskrifter, slik dagens bilforskrift på flere områder viser til kjøretøyforskriften. Forhåpentligvis vil dette gjøre regelverket mer oversiktlig.

3.3. Forslag til løsning

Vi kan altså ikke forlate de tidligere godkjenningsforskriftene fullstendig, nettopp fordi det var disse som oppstilte kravene den gang kjøretøyet ble registrert første gang. Dette søker vi løst gjennom å opprette en ny § 1–3 *Forholdet til tidligere forskrifter*. Her angir vi prinsippet

om at reglene som gjaldt ved første gangs registrering, gjelder for det aktuelle kjøretøyet. Det er likevel viktig å forskriftsfeste adgangen til å kunne følge senere bestemmelser der disse gir en ny rettighet eller lempet på et tidligere krav, f.eks. åpner opp for noe som ikke var tillatt da kjøretøyet ble registrert første gang.

Når vi tar inn en ny § 1–3, betyr dette at det som var § 1–3 i fjorårets høring nå fremkommer som § 1–4. Videre forskyves også påfølgende paragrafer i kapittel 1.

3.4. Endring av kjøretøyforskriften § 1–1 og vedlegg 2

Kjøretøyforskriften § 1–1 angir virkeområdet for denne forskriften. I tillegg avgrensner den mot andre forskrifter, blant annet gjeldende bilforskrift. Det foreslås endringer i § 1–1 nr. 1 slik at det her slås fast at for bil og tilhenger til bil som er registrert første gang i Norge før 15. september 2012, fastsetter den nye bilforskriften når kjøretøyforskriften får anvendelse. Som vi har sett ovenfor, så gjelder den nye bilforskriften alle kjøretøy, uavhengig av registreringsdato, men slik at et registrert kjøretøy følger de tekniske kravene som gjaldt ved første gangs registrering i Norge.

Videre er det nødvendig å regulere virkeområdet til forskrift om krav til kjøretøy. Denne forskriften ble opphevet i 1996, men slik at den gjelder for biler og tilhengere som ble registrert før 1. januar 1995. Da forskriften er opphevet, vil det være nødvendig å gjøre endringene i kjøretøyforskriften vedlegg 2. Det er dette vedlegget som benyttes for å forskriftsfeste endringer i forskrift om krav til kjøretøy. Vi foreslår derfor at det inntas et nytt pkt. 10 i dette vedlegget der vi slår fast at ny bilforskrift fastsetter når forskrift om krav til kjøretøy får anvendelse.

4. Øvrige endringer i forhold til høringsforslaget i 2020

4.1. Om § 1–4

Denne paragrafen var i fjorårets høring angitt som § 1–3. Som følge av at vi nå foreslår en ny § 1–3, se pkt. 3 ovenfor, blir dermed påfølgende paragrafer forskjøvet.

Bestemmelsen angir hvilke EU-rettsakter (forordninger/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/utgått skal den fjernes fra bestemmelsen.

Som følge av ny forordning 2018/858 oppheves i alt 10 rettsakter, nærmere bestemt forordning (EF) nr. 1060/2008, forordning (EF) nr. 385/2009, direktiv 2010/19/EU, forordning (EU) nr. 371/2010, forordning (EU) nr. 183/2011, forordning (EU) nr. 678/2011, forordning (EU) nr. 1229/2012, forordning (EU) nr. 171/2013, forordning (EU) nr. 214/2014, forordning (EU) nr. 1171/2014. Disse er tatt ut av det vedlagte forskriftsforslaget. Når ny sikkerhetsforordning (EU) 2019/2144 trer i kraft sommeren 2022 vil det bli en større revisjon av § 1–4 (både redaksjonelt og innholdsmessig).

4.2. Flytting av noen flere bestemmelser fra kjøretøyforskriften til ny bilforskrift

I fjorårets høring var det foreslått å ta inn flere bestemmelser fra kjøretøyforskriften inn i ny bilforskrift. Det var likevel et par bestemmelser der vi i stedet foreslo å henvise fra ny bilforskriften til bestemmelsene i kjøretøyforskriften. Etter en nærmere vurdering foreslår vi nå å flytte også disse bestemmelsene over.

4.2.1. Godkjenning av kjøretøy importert som arvegods eller ved eiers flytting, eller som registreres på internasjonale organisasjoner i Norge

Dette var i fjorårets høring foreslått regulert i § 6–6, men slik at denne bestemmelsen henviste til kjøretøyforskriften § 1–8 for detaljene. Vi foreslår nå at innholdet i § 1–8 flyttes over til ny bilforskrift § 6–6. Det er gjort noe mindre justeringer i ordlyden i forhold til hvordan den er i kjøretøyforskriften, uten at dette påvirker betydningen. Når det gjelder kravene som angis i tredje ledd, så henviser disse til nærmere steder i kjøretøyforskriften. Disse finner vi det ikke hensiktsmessig å flytte over.

4.2.2. Ettermontering av LPG- og CNG-drivstoffanlegg i kjøretøy

Dette var i fjorårets høring omtalt i én setning i § 7–1 sjette ledd. Der var det kort og godt henvist til kjøretøyforskriften § 22–5. Vi foreslår nå at dette leddet (i § 7–1) tas bort og at vi i stedet oppretter en ny § 7–9 som inntar kravene fra kjøretøyforskriften § 22–5. Dette medfører en forskyvning av de paragrafene som i fjor var foreslått som § 7–9 og følgende.

Grunnen til at vi velger å sette reglene om ettermontering av LPG og CNG inn som § 7–9, og ikke til slutt i dette kapittelet, er at dette har et visst slektskap til det som behandles i § 7–8; *endring av eller konvertering til elektrisk drevet kjøretøy eller hybridkjøretøy*. Vi understreker her at reglene er selvstendige, men at likheten består i at det gjelder endring som omhandler alternative drivstofftyper.

4.3. Fjerning av bestemmelse som angir at godkjenning av visse brukimporterte kjøretøy kun kan skje ved Drammen trafikkstasjon

I fjorårets høring var det i siste ledd i hver av paragrafene 5–3, 5–4 og 5–5 foreslått å slå fast at godkjenning av kjøretøy fra USA og Canada kun kan skje ved Drammen trafikkstasjon. Dette har tidligere vært forskriftsfestet, men ble med virkning fra 1. januar 2020 tatt bort. Dette skyldtes at man ikke skulle angi i forskriften hvilket tilbud som kun er å finne ved bestemte trafikkstasjoner. Imidlertid skulle *praksisen* med at enkelte trafikkstasjoner har enerett til enkelte godkjenninger fortsette. Dette var grunnen til at vi i høringen til ny bilforskrift likevel foreslo å ta dette inn igjen når det gjelder import fra USA og Canada.

Etter å ha vurdert dette på nytt, og i lys av at Statens vegvesen på flere områder har ulike tilbud rundt omkring på trafikkstasjonene uten at dette har vært eller er angitt i forskriften, så ser vi det som fornuftig å fjerne disse leddene. Det er ikke slik at kundene kan kreve alle former for godkjenning gjennomført ved enhver trafikkstasjon. Vi må imidlertid på egnet måte, f.eks. på våre nettsider, gjøre det klart hvilke stasjoner som tilbyr de ulike godkjenningene.

4.4. Ambulanse

For ambulanse er det gjort noen mindre endringer i bestemmelsene:

§ 6-1 første ledd annet punktum har blitt justert. Denne setningen omhandler fritak fra kravene for Forsvarets og Sivilforsvarets ambulanserbiler. I høringsforslaget lød setningen: «For Forsvarets og Sivilforsvarets ambulanserbiler som ikke brukes i den sivile beredskapstjenesten, gjelder ikke kravene i denne paragraf.» Dette blir ikke riktig fordi ambulanser nå blir regulert i flere paragrafer. For å opprettholde det som gjelder i dag, vil det være nødvendig at § 6-1 første ledd annet punktum får følgende ordlyd: «For Forsvarets og Sivilforsvarets ambulanserbiler som ikke brukes i den sivile beredskapstjenesten, gjelder ikke kravene i denne paragrafens tredje og fjerde ledd samt § 12-1, men likevel slik at øvrige paragrafer i kapittel 12 gjelder.»

§ 6-7 annet punktum var ikke med i høringsforslaget, men er tatt inn nå. Denne setningen er nødvendig for at Forsvarets ambulanser skal godkjennes etter bilforskriftens tekniske krav, ikke kjøretøyforskriften.

4.5. Tilføyelse i unntaksbestemmelsen

Statens vegvesens adgang til å gjøre unntak fremkommer i § 17-2. Der er det tatt med et forbehold opp mot EØS-avtalen. Vi foreslår nå at det i tillegg slås fast at det ikke kan gjøres unntak fra definisjoner. Denne begrensningen fremkommer også i traktorforskriften og motorsykkelforskriften, slik at det er naturlig at den også er i bilforskriften. Med «definisjoner» forstås de definisjoner som er gitt så vel i forskriften som i forordningen.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser

Endringene som foreslås i forhold til fjorårets høring antas ikke å ha nevneverdige økonomiske eller administrative konsekvenser. Dog kan den foreslåtte oppmykingen av krav til dokumentasjon ved enkeltgodkjenning av nye kjøretøy medføre noe mindre tidsbruk både hos fabrikanter og hos Statens vegvesen, men det er usikkert i hvilken grad dette vil være en målbar effekt.

6. Høringsfrist

Frist for innspill er 3. desember 2021.