



# Statens vegvesen

## Referat

**Dato:** 14.12.2022  
**Tid:** 10.30 – 15.00  
**Referent:** Tonje Marie Mauseth

**Saksbehandler:**  
**Tlf saksbeh.**  
**Vår dato:** 21.12.2022

## Samarbeidsforum med bransjen 14. desember 2022

<b>Møtenr:</b>	2/2022
<b>Sted:</b>	Brynsengfarete, Oslo
<b>Møteleder:</b>	Bjørn Inge Olberg
<b>Til stede:</b>	Tore Lillemork (Bilimportørenes landsforening), Terje Mørch Husby (Bertel O. Steen), Lasse Børge Sætre, (Volvo), Kim Jordmoen (MAN), Knut Martin Breivik (Norges bilbransjeforbund), Erik Edler-Woll (Volmax), Ole Jacob Gryte (Volmax), Vidar Lehne (Norsk Scania), Kjetil Dahle, (Norsk Industri påbyggergruppen), Tor Arne Hansen (Statnett)  Fra Vegvesenet: Tonje Marie Mauseth, Azra Jahic, George Øvrebø, Heidi Øvre, Håkon Rosendahl, Espen Andersson, Torunn Lodgaard, Dag Folkestad, Pål Bjerke, Asbjørn Steinar Hagerupsen, Tormod Normark Schau
<b>Forfall:</b>	Olav Lindvik
<b>Kopi til:</b>	Fyll inn

### Saksliste

1/2022 Status på PwC tiltakene

#### Dokumentgodkjenning:

2/2022 Likebehandling

3/2022 Lang behandlingstid

4/2022 Innsending av tilleggsdokumentasjon

5/2022 Utarbeidelse av en «ledelsesmodul»

6/2022 Samhandling mellom saksbehandler og søker

#### Administrative saker:

7/2022 Ventetid for hallkontroll

8/2022 Kravveileder

9/2022 Flåtegodkjenning

10/2022 Lange ventetider for hallkontroll, reservering av kontrolltimer

11/2022 Betalingsløsninger

#### Forskriftsforståelse:

12/2022 Totalvekt for tungtrekkere

13/2022 BF § 4-4

14/2022 Usikkerhet angående ny bilforskrift

**Tekniske problemstillinger:**

15/2022 Fastsettelse av vekter

16/2022 Fartsskriver

17/2022 Varslingsinnretning i førerhus ved fjernbetjening av mekaniske koblingsdeler

18/2022 Krav til dokumentering av egenproduserte braketter for montering av svingskive

19/2022 Eventuelt

Sak		Ansvar/Frist
1	<p><b>Status på PwC tiltakene</b></p> <p>Presentasjon fra Espen Andersson av status på endringer som ble anbefalt av PwC.</p> <p>Power point blir sendt ut.</p> <p>Etter hvert ønsker vi også en slags tilknytning med henvisninger til kravveilederen ved innsending av dokumenter.</p>	
2	<p><b>Likebehandling</b></p> <p><i>Like biler behandles ulikt (BIL/NBF)</i></p> <p>Dette er noe Vegvesenet arbeider aktivt med. Vi er i gang med kvalitetskontroll.</p> <p>Lignende biler er ikke like, det kan være nyanser.</p> <p>Hvis bransjen har konkrete saker som dere mener er ulikt behandlet, kan disse sendes til Torunn Lodgaard,</p> <p>Forslag: at like biler med samme kunde blir sendt som en bolk, så de får samme saksbehandler. Kan eks skrive dette i fritekstfelt.</p> <p>Husk at flåtegodkjenning er en mulighet ved 5 eller flere identiske biler.</p> <p>Spørsmål: er det satt hvem som jobber med TS0? Noen er faste, og disse er ganske stabile. I tillegg er det et reservekorps. Så det varierer. 13 ansatte i gruppa.</p>	

<p><b>3</b></p>	<p><b>Lang behandlingstid</b>  <i>Generelt for lang behandlingstid i TSO (11. dager i skrivende stund) (BIL/NBF)</i></p> <p>Statens vegvesen er enig i at vi har et forbedringspotensial. Vi har planlagt å øke bemanningen med et årsverk. Etterutdanning skal på plass, og vi vil jobbe med å øke kompetansen hos de som jobber med dette. Vi vil også prøve å gi negative vedtak på et tidligere tidspunkt, i stedet for å bruke mye tid på å innhente dokumentasjon når samhandlingen ikke har ført frem.</p> <p>Innspill: forhandlerne vet ikke hva som mangler av kompetanse hos sine selgere. Økt kompetanse her kan også føre til at ting går raskere.</p> <p>Forslag: De som driver med påbygging – påbyggerne burde ta jobben med å sende inn dokumentasjon.</p> <p>Forslag: kan Vegvesenet publisere hva som er nåværende saksbehandlingstid?</p> <p>Vi vil prøve å oppdatere vår bransjeside på vegvesen.no 1–2 ganger i uke. Men det er noen interne utfordringer.</p> <p>Forslag: Bransjen kan gi prognoser på hvor mange kjøretøy som skal registreres i en periode. Da kan det bli lettere for Vegvesenet å tilpasse bemanningen.</p> <p>Kommentar: Dette har vært forsøkt hos bransjen, men det er ikke alltid like lett.</p> <p>Har forhandlere oversikt framover i tid nå?  Bare veldig grovt anslått. Det er veldig usikkert framover. Det er også mangel på sjåførere i Europa, noe som også kan påvirke kjøp og registrering av nye kjøretøy.</p> <p>Spørsmål: Er det sett noe mer på muligheten for to løp i TSO – et for lette og et for komplekse byggemønstre?  Nei, men det kan være aktuelt å se på dette igjen.</p> <p>Mot sommerferien og mot jul er det størst trykk på å få ferdig biler.</p>	<p>Vegvesenet</p> <p>Bransjen</p>
<p><b>4</b></p>	<p><b>Innsending av tilleggsdokumentasjon</b>  <i>Dersom kunde kommer med tilleggsspesifikasjoner/ønsker på bilen etter at dokumentasjon er sendt TSO, så er det ikke mulig å legge</i></p>	

	<p><i>noe til søknaden, da må hele prosessen startes på nytt (BIL/NBF)</i></p> <p>Utgangspunktet er at kjøretøy skal være ferdig bygget når det søkes om godkjenning. Men det er en praksis i dag for at vi setter saken på vent i påvente av ny tilleggs dokumentasjon. Er saken kommet så langt at saken er avsluttet av TSO og at saken er påbegynt av TS1 medfører dette ny behandlingsrunde med ny innsending.</p> <p>Uteglemt dokumentasjon: dette bruker Vegvesenet tidvis mye tid på. I lengden ønsker vi en teknisk løsning hvor mer dokumentasjon blir lagt direkte på saken i vårt saksbehandlingssystem.</p> <p>Spørsmål: Hvis man ønsker ekstra lys etter dokumentasjonen er sendt inn, er det mulig å sette på lys, og ta med dokumentasjonen til hallkontroll? Svar: Nei, vi holder på prinsippene våre mht. sentralisert dokumentgodkjenning, fordi dette vil være mest forutsigbart, og sikre likebehandling for bransjen. Vi kan ta det med oss når vi skal se på den tekniske løsningen.</p>	
5	<p><b>Utarbeidelse av en «ledelsesmodul»</b> <i>For at vi som forhandlere skal bli bedre er det ønskelig med en «ledelsesmodul» som vi kan bruke for å coache våre medarbeidere for å levere bedre kvalitet fremover (BIL/NBF)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Antall saker sendt inn av forhandler og pr. selger</li> <li>• Antall saker godkjent</li> <li>• Antall saker med feil (og hvilken type feil)</li> </ul> <p>Bransjen savner en oversikt over sine forhandlere, og hvordan saken ligger an. Så det er mulig å se hva som kommer i retur, om en sak går mye frem og tilbake.</p> <p>Statens vegvesen fører ikke statistikker på hvilke feil som gjøres av hvilke forhandlere. Vi tar med oss dette også til vi skal se på den tekniske løsningen.</p>	

	Forslag: Bransjen erfarer at det lønner seg å ha en person med kompetanse som kan se over saken før innsending.	
6	<p><b>Samhandling mellom saksbehandler og søker</b>  <i>Kompliserte mailer/teknisk tilbakemelding fra saksbehandler som kan være vanskelig å forstå</i> (BIL/NBF)</p> <p>Kommentar: det nevnes mye paragrafer og direktiver. Noen gir bare veldig overordnede tilbakemeldinger.</p> <p>Send gjerne eksempler til Torunn.  Vegvesenet er enig i at vi har forbedringspotensial på språket som brukes. Vi har en utredningsplikt og en veiledningsplikt.</p>	
7	<p><b>Ventetid for hallkontroll</b>  Status for hallkontroll på spesifikke trafikkstasjoner</p> <p>Varies mye på ulike trafikkstasjoner. 5 dager i snitt på tidspunktet hvor statistikken ble hentet.</p>	
8	<p><b>Kravveileder</b>  <i>For forespørsel til utenlandsk påbygger hadde det vært til stor hjelp dersom kravveileder/mal hadde vært tospråklig (norsk/engelsk)</i> (BIL/NBF)</p> <p>Bjørn Inge informerte om kravveilederen. Antall kravområder vil variere for bruktimporterte kontra nye kjøretøy.</p> <p>Å oversette kravveilederen til engelsk vil være et betydelig arbeid. Det må gjøres en analyse mht. kost nytte.</p> <p>Ved angivelse av input data vil kravveilederen angi de aktuelle kravområde og kravnivå. For nye kjøretøy vil kravveilederen ta utgangspunkt i Vedlegg 1 i ny bilforskrift.</p> <p>Kravveilederen er under revisjon.</p> <p>Når det gjelder oversettelse av maler er malen for tekniske data den mest aktuelle. Malen er under revisjon og vil bli oversatt til engelsk når ny versjon foreligger.</p>	Vegvesenet

	<p>Innspill: R58 – feil i kravveilederen. Svar fra Vegvesenet: Det er noen kravområder som er ‘multi’, og det er vanskelig å skille. Men vi er enig i at vi trenger en gjennomgang.</p> <p>Forslag: Det er et skille mellom modeller som er typegodkjent før eller etter en dato i juni – datoen avgjør når krav begynner å gjelde. Her er det feil.</p> <p>Det presiseres at Vedlegg 1 til ny bilforskrift er master for enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy i Norge.</p> <p>Send gjerne inn hvis dere finner feil i kravveilederen eller andre systemer. Send det til Bjørn Inge.</p> <p>Gjelder det konkrete saker – kontakt TS0.</p>	Bransjen
9	<p><b>Flåtegodkjenning</b> <i>Ønske om TS1-kontroll kan gjøres hos forhandler dersom det er flere biler (dette er vel en mulighet i dag?) (BIL/NBF)</i></p> <p>Statens vegvesen holder på med å revidere flåtegodkjenning etter ny bilforskrift.</p> <p>Det første kjøretøyet (moderkjøretøyet/primærkjøretøyet) skal behandles på vanlig måte gjennom TS0 og TS1 og så gjenbrukes tekniske data og dokumentasjon ved etablering av sekundærkjøretøyene. Primærkjøretøyet skal inn til hallkontroll. Verifisering av sekundærkjøretøyene kan gjennomføres på egnet sted etter avtale med den aktuelle trafikkstasjon. Tiltaket omfatter en administrativ forenkling. Det forutsettes at ‘døtrene’ er identiske. Det må være minst 5 identiske kjøretøy. Og det skal vedlegges en flåteliste med understellsnummer der søker bekrefter at alle kjøretøyene er identiske.</p> <p>Spørsmål: Hva menes med begrepet identisk? Helt likt når det kommer til tekniske data. Farge kan være forskjellig.</p>	
10	<p><b>Lange ventetider for hallkontroll, reservering av kontrolltimer</b></p>	

	<p><i>Lange ventetider i TS1 fordi hengerleverandører reserverer/blokkerer timer (BIL/NBF)</i></p> <p>Det har vært flere aktører som bestiller timer uten et faktisk kjøretøy ved bestillingstidspunktet.</p> <p>Vegvesenet har forsøkt å hindre dette – forhåndsbetaling av kontrollgebyr, karantene på samme time ved avbestilling, begrensning i antall bestillinger per uke. Men dette er fortsatt et problem.</p> <p>12 % av bestilte timer blir ikke benyttet. Dette er over 1600 klokketimer på et år. Dette bidrar også til lengre ventetider.</p> <p>Forslag: at man ikke kan bestille time før det er godkjent i TSO.</p> <p>Tiltak under utvikling: fjerne mulighet for å endre understellsnummer for en bestilling, kreve at kjøretøyet er fortollet før bestilling, kreve at sak er opprettet i AKG før time for «Fremstilling av ... kjøretøy etter TSO-behandling» kan bestilles. Vi ønsker derfor å gi informasjon når saksbehandler starter å se på en sak.</p> <p>Forslag: Automatisk tildeling av tid når det er godkjent i TSO, og så kan man gå inn og endre tidspunktet etterpå.</p> <p>Spørsmål: Har det vært vurdert at TS1 kan gjennomføres av en autorisert forhandler?</p> <p>Svar: Har vært vurdert, men det vil ikke skje, ettersom det skal være en selvstendig instans.</p>	
11	<p><b>Betalingsløsninger</b></p> <p><i>Fakturering og betaling hos Statens vegvesen er en utfordring – det burde være en kredittløsning (BIL/NBF).</i></p> <p>Vegvesenet vil endre sånn at man kan betale flere kontroller med én transaksjon.</p> <p>Forslag: det er ønskelig med en kreditt, eller at man kan sette inn penger på en konto for firmaet, og så blir det trukket derfra.</p> <p>Vi sjekker det opp.</p>	Vegvesenet
12	<p><b>Totalvekt for tungtrekkere</b></p> <p><i>Av konkrete saksområder har vi ønske om å få avklart (oppklart) dette med tillatt totalvekt for tungtrekkere og</i></p>	

	<p><i>det at de tydeligvis får redusert totalvekt etter påmontering av en femte aksel, så vidt jeg forstår pga. dermed redusert svingskivelast. Dette virker noe «selvmotsigende». (BIL)</i></p> <p>De kan derfor ikke dekke enkelte kjøreoppdrag. Avhengig av en innleid transportør med en eldre bil. Ulogisk at du har flere aksler, men får en halvering av vogntogvekta.</p> <p>Er det mulig å ha en litt mer praktisk tilnærming på dette? For det er ikke sikkert at Statnett kan gjøre store transporter med det utstyret de har.</p> <p>Løsningsforslag: sette inn en vogntogmatrise i vognkort basert på utregninger med for eksempel U-verdi? Benyttelse av Unntak? REF. Danmark/Sverige?</p> <p>Håkon: send inn problemstillingen på mail, så vil vi se på det.</p> <p>Forskriftstekst gjelder normaltifeller, og det er ikke gitt noen alternative krav eller unntaksmulighet i forskriften, så det kan være at vi trenger en forskriftsendring,</p>	<p>Bransjen</p> <p>Vegvesenet/ Kjøretøyteknisk</p>
13	<p><b>BF § 4-4</b></p> <p><i>«Vi trenger også en avklaring på følgende tekst under § 4-4 i ny bilforskrift.</i></p> <p><i>«(2) Overensstemmelse med kravene skal prøves og dokumenteres som fastsatt i de enkelte rettsakter for EU-typegodkjenning, likevel slik at det tillates at slik prøving og dokumentasjon kan utstedes av teknisk prøveinstans utpekt av andre EØS-land enn Norge. Godkjenningsmyndigheten kan kreve underlagsmateriale for dokumentasjonen.»</i></p> <p><i>Etter mitt syn kan man ikke kreve at innsender skal kunne levere denne typen dokumentasjon. Her må vi kunne forvente at SVV etablerer kanaler til teknisk prøveinstans, eller produsent av godkjent komponent. Underlagsmateriale til godkjenninger vil kunne inneholde «konkurrenthemmeligheter» som ikke skal innom innsender. (BIL)»</i></p> <p>Dokumenter som inneholder forretningshemmeligheter. Hvordan håndteres dette ved innsending?</p>	



	<p>Saksbehandler ber om tilleggsdokumentasjon fra innsender. Men det er ikke alltid innsender som kravet retter seg mot.</p> <p>Dette må også unntas partsinnsyn i Vegvesenets systemer. Siden innsender ikke nødvendigvis skal se dette.</p> <p>Vi vil se videre på hvordan vi kan løse dette.</p>	Vegvesenet
14	<p><b>Usikkerhet angående ny bilforskrift</b>  <i>Usikkerhet knyttet til ny bilforskrift hos forhandler (BIL/NBF)</i></p> <p>Det ble brukt mye tid på å få en lik forståelse etter at ny forskrift ble implementert. Alle kunne vært mer forberedt da forskrifta kom, både hos bransjen, og innad i Vegvesenet.</p>	
15	<p><b>Fastsettelse av vekter</b>  <i>Dagens norske praksis vedr fastsettelse av vekter tar ikke hensyn til Modulvogntog ISO18868 som er fullt lovlig i Norge. Det fører til at det i enkelte tilfeller må overdimensjoneres på svingskiver, for å oppnå tilstrekkelig tillatt vogntogvekt i vognkortet. Vi trenger avklaringer på dette, da dagens situasjon ikke er holdbar.</i>  (BIL)</p> <p>Dette blir dyrere enn det hadde trengt å være. Skal det være vognkortanmerkning eller er det andre måter å løse det på i registreringen?</p> <p>Her trenger vi kanskje en forskriftsendring. Er det noe i forskriften som hindrer oss i å gi en vognkortmerknad for modulvogntog?  Vognkortmerknad med reduserte vekter i enkelte tilfeller.</p> <p>Statens vegvesen ser nærmere på dette.</p>	Vegvesenet/ Kjøretøyteknisk
16	<p><b>Fartsskriver</b>  <i>Det kommer nye krav til fartsskrivere i 21/8-2023. Mye tyder på at gps systemene som kreves ikke vil være tilgjengelige i tide for noen bilprodusenter. Her bør vi ha lært fra forrige runde, og få forutsigbarhet litt tidligere enn uka før ikrafttredelse.</i> (BIL)</p>	

	<p>EU-kommisjonen sier at det samme ikke skal skje igjen, og jobber ut fra denne dato. Men det kan skje endringer underveis. GPS-delen vil ikke være klar. Statens vegvesen anbefaler at det følges opp før vinterferien en gang, og at man ber om en formell tilbakemelding.</p>	
17	<p><b>Varslingsinnretning i førerhus ved fjernbetjening av mekaniske koblingsdeler</b>  <i>ECE 55.01 Vi ønsker å se på muligheten til å gjøre en endring på varsling med luftservo. Flere av chassis har varsling i bilens instrumentpanel men har ikke grønn eller rød lampe. Jeg mener informasjon om hengerfeste er åpen eller lukker kommer frem på en sikker måte i instrumentpanelet.</i> (Norsk Industri)</p> <p>Det blitt gitt en 2-feil ved PKK pga. feil farge på symbolet. På moderne bilen varslers via instrumentpanelet. TSO og Tilsyn har hatt ulik oppfatning, og det har kommet ønske om at varsling i instrumentpanelet skal være tilstrekkelig.</p> <p>Tormod informerte om at det etter FN-regulativ 55 er påbud om grønn lampe når kjøreturen begynner. Rød lampe for åpen kobling er valgfri.  Hvis tilsyn skriver mangel på manglende rød lampe, så virker det som om dette er feil.</p> <p>Avdeling Kjøretøyteknisk tar kontakt med Tilsyn, og ser på tolkningen av dette.</p>	Vegvesenet/ Kjøretøyteknisk
18	<p><b>Krav til dokumentering av egenproduserte braketter for montering av svingskive</b>  <i>ECE 55.01 Fabrikanten har fått nye krav til dokumentasjon ved montering av svingskive på egenproduserte braketter.</i>  <i>Vi ønsker å se på om vi har lik forskriftsforståelse. Bransjen er opptatt av forutsigbarhet og lik praksis.</i> (Norsk Industri)</p> <p>Krav til dokumentasjon som nå stilles er så komplisert at det vil utelukke noen mindre påbyggerne.  Det viktigste er forutsigbarheten.  Hva er kravet til dokumentasjon?</p>	

	<p>Det er uklart hva rettsakten omfatter mht. komponenter knyttet til montering av svingskive.</p> <p>Bransjen sender spørsmålet på mail til Kjøretøyteknisk med eksempler, og beskriver nå-situasjonen mht. krav om dokumentering av kravområdet.</p>	<p>Bransjen</p> <p>Vegvesenet/ Kjøretøyteknisk</p>
<p>19</p>	<p><b>Eventuelt</b></p> <p><b>Mulig å få et organisasjonskart for TS0?</b> Vi ønsker ikke at saksbehandlerne skal bli for mye forstyrret, og de vil da få mindre tid til saksbehandling. Det er Torunn som er den riktige kanalen inn, og kan kontaktes ved henvendelser som gjelder TS0.</p> <p><b>To kjøretøy som har stått i en måned?</b> Eksempler på ting som skjærer seg. Stoppet opp hos TS0. Informasjon er også sendt til Bjørn og Torunn.</p> <p>Bransjen ønsker at ordningen «enkeltgodkjenning» skal kunne gi mulighet for å registrere kjøretøy med enkle mangler som krevd rettes etter kort tids bruk.</p> <p><b>Er det mange kjøretøy som har kommet til Norge, som må registreres før jul?</b> Det er mange personbiler, spesielt elbiler. Det kommer båter før jul, og i romjula, og forhandlerne vil registrere dem omgående.</p> <p><b>Digital kjøreseddel for årsprøvekjennermerker for de som ikke har bransjeløsningen?</b> Ja, det er mulig gjennom Altinn. Linker med mer info ble postet i møtechatten: <a href="https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/for-forhandlere/arsprovekjennermerker/">https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/for-forhandlere/arsprovekjennermerker/</a> og <a href="https://www.vegvesen.no/om-oss/om-organisasjonen/om-vegvesenno/om-din-side/om-altinn-rettigheter/">https://www.vegvesen.no/om-oss/om-organisasjonen/om-vegvesenno/om-din-side/om-altinn-rettigheter/</a></p>	