



Statens vegvesen

BILIMPORTØRENES LANDSFORENING

Wergelandsveien 1

0167 OSLO

Behandlende enhet:
Trafikant og kjøretøy

Saksbehandler:
Anders Flagestadhagen Roksvold

Vår referanse:
26/71550-1

Deres referanse:

Vår dato:
15.03.2026

Fastsettelse av vektor for trekkende kjøretøy m.m. – utgående informasjon

Vedlagt følger kopi av vårt kravdokument vedrørende «*Fastsettelse av vektor for trekkende kjøretøy m.m.*». Dokumentet er rettet til saksbehandlere i Statens vegvesen, samt relevant personell i kjøretøybransjen. Dokumentet gjøres også tilgjengelig på våre nettsider [Enkeltgodkjenning av tunge kjøretøy | Statens vegvesen](#)

Vi ber om at dokumentet gjøres kjent for deres medlemsbedrifter.

Statens vegvesen Trafikant og kjøretøy
Kjøretøyavdelingen
Med hilsen

Espen Andersson
Avdelingsdirektør

Tormod Normark Schau

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Vedlegg:
«*Fastsettelse av vektor for trekkende kjøretøy m.m.*»

Likelydende brev sendt til
BILIMPORTØRENES LANDSFORENING, Wergelandsveien 1, 0167 OSLO
NORGES BILBRANSJEFORBUND, Postboks 5486 Majorstuen, 0305 OSLO
Norsk Industri – Påbyggergruppen, Postboks 7072 Majorstuen, 0306 OSLO

Postadresse
Statens vegvesen
Trafikant og kjøretøy
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Kongeveien 3
2211 KONGSVINGER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim



Statens vegvesen

Ansvarlig: Anders Flagestadhagen Roksvold ADA71 Kjøretøygodkjenning		Godkjent dato: 06.03.2026
Godkjent av Espen Andersson, ADA00 Kjøretøy		
Merknader: Bransjeutgave som vedlegg til utgående brev – Saksreferanse 26/71550–1		

Fastsettelse av vekter for trekkende kjøretøy m.m.

Innledning

Dette notatet erstatter tidligere notat 18/3112–44 «Fastsettelse av vekter for trekkbil med påmontert svingskive», samt øvrige notater og presiseringer på området. Innholdet gjelder med umiddelbar virkning fra dato for ekspedering. Det vises likevel til avsnittet om presiseringer og overgangsordninger mot slutten av notatet.

Notatet gjelder nasjonal enkeltgodkjenning av nye kjøretøy. Det gir føringer for fastsettelse og behandling av tekniske vekter for trekkende kjøretøy, og klargjør roller, ansvar og rettslige rammer i godkjenningsprosessen.

Sentralt i notatet er en tydeliggjøring av fabrikantens ansvar for fastsettelse og dokumentasjon av kjøretøyets vektgarantier, herunder egenvekt, aksel- og vogntogvekter, tilhengervekt og tillatt belastning på koblingspunkt. Samtidig presiseres godkjenningsmyndighetens rolle, herunder håndtering av innrapporterte vekter og bruk av planmessig stikkprøvekontroll.

Veiledning til bilforskriften beskriver og supplerer flere av momentene beskrevet i dette notatet.

Statens vegvesen arbeider med å utrede et forskriftsforslag som søker å ivareta gjennomføringen av særlige bestemmelser for største tillatte vekter ved registrering nasjonalt eller etter internasjonal trafikk som beskrevet i direktiv 96/53/EF.

Bakgrunn

Bakgrunnen for denne revisjonen er en pågående gjennomgang og tilpasning av gjeldende forvaltningspraksis og regelverk.

Senere endringer i bilforskriften kapittel 4 har i større grad tydeliggjort fabrikantenes forpliktelser. Bestemmelsene avklarer både generelle og mer konkrete ansvar, og skal sikre at ansvaret for det ferdigbygde og komplette kjøretøyet ligger hos de involverte fabrikantene.

Nye kjøretøy som bygges opp i dag må oppfylle omfattende og til dels komplekse krav til prøving og dokumentasjon. Dette stiller høye krav til kompetanse og utstyr hos aktører som gjennomfører prøvinger og utsteder nødvendig dokumentasjon.

For Statens vegvesen som godkjenningsmyndighet er det avgjørende at kjøretøy som godkjennes ivaretar hensynet til trafiksikkerhet, brannsikkerhet og miljø i tilstrekkelig grad. Samtidig skal godkjenningsordningen bidra til like konkurransevilkår i bransjen.

Det forventes derfor at kjøretøybransjen tar ansvar for at kjøretøy som søkes godkjent er produsert i samsvar med gjeldende regelverk. Videre forventes det at opplysninger som er nødvendige for godkjenningen oversendes godkjenningsmyndigheten på en strukturert måte, og at disse er korrekte og fullstendige.

Fastsettelse av vektor for et trekkende kjøretøy

Dette avsnittet vil synliggjøre noen relevante bestemmelser i tilknytning til hvordan fabrikantene fastsetter de ulike vektgarantiene, men vil ikke inngående behandle prosessen for dette.

Rolleavklaring

Fabrikantene

Fabrikanten(e) er i sin helhet ansvarlig for å fastsette et kjøretøys vektgarantier, basert på rettsaktenes tekniske krav og administrative bestemmelser.

Ved søknad om nasjonal enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy skal fabrikanten via sin dokumentasjon synliggjøre de påkrevde vektor som oppstilles av det til enhver tid gjeldende regelverk.

Godkjenningsmyndigheten, Staten vegvesen Kjøretøy

Statens vegvesen Kjøretøy skal sikre at kjøretøy som godkjennes ivaretar hensynet til trafiksikkerhet, brannsikkerhet og miljø i tilstrekkelig grad. Vi skal også sikre at godkjenningen gjennomføres på en effektiv og samfunnsøkonomisk forsvarlig måte.

Godkjenningsmyndigheten har ikke ansvar for, eller rolle i, å fastsette eller påvirke fabrikantens vektgarantier, med mindre annet følger direkte av forskrift.

Godkjenningsmyndigheten registrerer oppgitte tekniske data i Kjøretøyregisteret, under forutsetning om at fabrikant og søker har oppfylt forskriftens vilkår om å oppgi riktige opplysninger. Det skal ikke rutinemessig måtte gjøres verifiseringer av monterte tilhengerkoblinger og deres karakteristiske verdier.

Statens vegvesen vil gjennomføre planmessige stikkprøvekontroller. Dersom det avdekkes avvik, vil disse bli behandlet i henhold til etablerte forvaltningsprinsipper.

Rettslig grunnlag og grunnleggende prinsipper

Generelle krav

Når et kjøretøy søkes godkjent, er det fabrikantens ansvar å fastsette og opplyse om kjøretøys tekniske vektor. Disse vektene følger av forordning (EU) 2021/535 vedlegg XIII, del 2, avdeling A punkt 2.1.

I praksis innebærer dette at fabrikanten skal fastsette og oppgi blant annet:

- a) Den største teknisk tillatte totalvekt
- b) Den største teknisk tillatte totalvekt for et vogntog
- c) Den største teknisk tillatte tilhengervekt
- d) Den største teknisk tillatte akselvekt eller den største teknisk tillatte vekt på en akselgruppe
- e) Den største teknisk tillatte vekt på koblingspunktet(ene), hensyntatt de tekniske karakteristikkene på de koblingene som er montert på kjøretøyet.

Ved fastsettelsen av disse vektene skal fabrikanten benytte beste tekniske praksis og viten for å minimere risikoen for mekanisk svikt, særlig momenter som kan påvirke materialtretthet. Det skal også tas hensyn til å forebygge skader på veginfrastrukturen.

For kjøretøy som skal bygges i flere etapper er det særlig viktig at fabrikantene samhandler om betingelsene beskrevet i forordningens pkt. 2.1.4. og 2.1.5.

Nærmere om enkelte vilkår for de enkelte vektgarantiene

Som beskrevet i avsnittet ovenfor stiller regelverket enkelte vilkår som fabrikantene må ta hensyn til når de tekniske vektene fastsettes. I dette avsnittet redegjøres det for noen av disse vilkårene. Formålet er å tydeliggjøre rammene for fastsettelsen av vektene, ikke å beskrive den enkelte fabrikants interne arbeidsprosesser i detalj. Det er kjent at både prosess og fremgangsmåte kan variere mellom ulike fabrikanter.

For alle de tekniske vektene gjelder det at de skal fastsettes på bakgrunn av en helhetlig vurdering av kjøretøyet konstruksjon og utforming. Dette innebærer at flere tekniske forhold må vurderes samlet. Slike forhold kan blant annet være kjøretøyet bremseegenskaper, tilgjengelig trekkraft samt utforming og styrke på mekaniske koblingsdeler. Noen krav følger direkte av regelverket, mens andre vurderinger må gjøres av fabrikanten for å sikre at kjøretøyet konstruksjon gir et forsvarlig grunnlag for de vektene som oppgis.

Fabrikanten har ansvar for å etablere og følge prosesser som sikrer at kjøretøyet er i samsvar med de fastsatte vektgarantiene (produksjonssamsvar). Det skal foreligge dokumentasjon som viser grunnlaget for fastsettelsen av vektene. Slik dokumentasjon skal som hovedregel ikke oversendes ved søknad om godkjenning, men må kunne legges frem for godkjenningsmyndigheten dersom dette etterspørres, for eksempel i forbindelse med planmessige stikkprøvekontroller.

Vektene som omtales i dette avsnittet utgjør et utvalg av de tekniske vektene som fabrikanten skal opplyse om, og som fremgår av kjøretøyet godkjenningssattest.

Nummereringen følger strukturen i malen for godkjenningsattest for nasjonalt enkeltgodkjente kjøretøy, jf. forordning (EU) 2020/683 vedlegg III, modell E, tillegg 1.

Det er her tatt utgangspunkt i et kjøretøy i klasse N3/BC (trekkbil for semitilhenger):

- 13.2. Kjøretøyets faktiske/reelle vekt i kg.*
- 16. Største teknisk tillatte vekter.*
 - 16.1. Største teknisk tillatte totalvekt i kg.*
 - 16.2. Teknisk tillatt vekt pr. aksel i kg:*
 - 1. ...kg 2. ...kg 3. ...kg osv.*
 - 16.3 Teknisk tillatt vekt på hver akselgruppe:*
 - 1. ...kg 2. ...kg 3. ...kg osv.*
 - 16.4. Vogntogets største teknisk tillatte vekt i kg.*
- 18. Største teknisk tillatt tilhengervekt ved tilkobling av:*
 - 18.2 Semitrailer i kg.*
- 19. Største teknisk tillatte statiske vertikale vekt på koblingspunktet i kg.*

Særlige forhold ved trekkende kjøretøy påmontert mekaniske koblingsdeler

FN-regulativ nr. 55 er endret for å legge bedre til rette for godkjenning av kjøretøy med påmontert koblingsutstyr. Dette avsnittet omtaler de mest sentrale endringene som er relevante for vurdering av koblingsutstyr og tilhørende tekniske vekter. Avsnittet gir ikke en fullstendig gjennomgang av alle endringer eller forarbeidene til disse. Det forutsettes at bransjen selv setter seg inn i det samlede regelverket.

Den mest vesentlige endringen er justeringen av ordlyden i regulativets punkt 5.3.5.1, samt innføringen av et nytt vedlegg 8.

5.3.5.1. The characteristic performance values of the coupling equipment installed on the vehicle shall be verified according to Annex 8 to this Regulation applying the maximum permissible towing vehicle, trailer and combination masses.

Endringen innebærer at koblingsutstyrets karakteristiske ytelsesverdier skal verifiseres etter kriteriene i vedlegg 8, basert på kjøretøyets og kjøretøykombinasjonens største teknisk tillatte vekter.

Vedlegg 8 beskriver hvilke prosedyrer og kriterier fabrikanten skal benytte for å verifisere at koblingsutstyret som er montert på kjøretøyet, har tilstrekkelige ytelsesverdier. Verifiseringen skal vise at koblingsutstyret tåler den største teknisk tillatte tilhengervekten, samt øvrige relevante tekniske belastninger som følger av kjøretøyets eller kjøretøykombinasjonens bruk.

Vedlegget skiller mellom to ulike beregningsalternativer:

- alternativ 1, som gjelder kjøretøy tiltenkt brukt i et vogntog med to kjøretøy
- alternativ 2, som gjelder kjøretøykombinasjoner med flere kjøretøy (modulvogntog)

Som angitt i vedlegg 8 punkt 1.1 skal beregningene baseres på de tekniske vektene som fabrikanten har oppgitt, beskrevet i FN-regulativ nr. 55 vedlegg 2.

Det presiseres at vedlegg 2 skiller mellom vekter og verdier for vogntog med to kjøretøy og for kjøretøykombinasjoner med flere kjøretøy, og at riktig sett med verdier må benyttes i beregningene, avhengig av hvilket alternativ som er aktuelt.

Presisering:

I denne sammenhengen er det fabrikantens fulle ansvar å avklare om kjøretøyets relevante vektgarantier fastsettes på grunnlag av beregninger etter vedlegg 8 nummer 2 eller nummer 3. Dette skal samsvare med hvilken type kjøretøykombinasjon kjøretøyet er ment brukt i.

Beregningene i vedlegg 8 er et verktøy som fabrikanten skal bruke for å kontrollere at kjøretøyets konstruksjon, inkludert det monterte koblingsutstyret, faktisk tåler de tekniske vektene som oppgis til godkjenningsmyndigheten. Beregningene skal dermed understøtte de vektgarantiene som er fastsatt og oppgitt.

Det er som hovedregel ikke krav om å legge frem dokumentasjon for disse beregningene ved søknad om godkjenning. Fabrikanten må likevel kunne fremlegge slikt underlag dersom det etterspørres, for eksempel i forbindelse med planmessige stikkprøvekontroller.

Som alternativ til å verifisere den horisontale belastningen på koblingspunktet (D-verdien) etter kravene i FN-regulativ nr. 55, kan bestemmelsen i bilforskriften § 10-9 benyttes. (se vedlegg 2 til «Veiledning til bilforskriften 2022»)

Særlige forhold ved etappevis oppbygging av kjøretøy

Ved etappevis oppbygging av et kjøretøy har de involverte fabrikantene et særskilt ansvar, slik det følger av bilforskriften, forordning (EU) 2018/858 og forordning (EU) 2021/535. Hver fabrikant må sikre at endringer som gjøres i egen byggefase er forenlige med kjøretøyets samlede tekniske forutsetninger, herunder fastsatte vektgarantier.

Dette er særlig viktig i tilfeller der kjøretøyet bygges opp på en kompleks måte. Eksempler kan være når et kjøretøy som opprinnelig er konstruert som et jevnlastkjøretøy (RIGID), skal benyttes med to ulike trekkdeler, samtidig som det monteres kran bak førerhuset. I slike tilfeller må de involverte fabrikantene vurdere om føringene fra chassisfabrikanten gir et

tilstrekkelig grunnlag for å videreføre kjøretøyets egenskaper, særlig med hensyn til vektgarantier.

Dersom endringene er omfattende, må det også vurderes om eksisterende påbyggeranvisninger er tilstrekkelige. Hvis dette ikke er tilfelle, kan det være nødvendig å benytte en akkreditert teknisk instans for å sikre at kjøretøyet fortsatt ivaretar hensynet til trafiksikkerhet, brannsikkerhet og miljø.

Dersom Statens vegvesen Kjøretøy avdekker vesentlige mangler eller avvik i fremlagt dokumentasjon, kan det kreves at underlag fra en akkreditert teknisk instans legges frem.

Presisering av endringer i forvaltningspraksis

Dette avsnittet omhandler presiseringer knyttet til endringer i forvaltningspraksis. For disse endringene vil det være nødvendig med en overgangsperiode for både godkjenningsmyndighet og bransje for å tilpasse seg endringen. Det forventes at både godkjenningsmyndighet og bransje har tilpasset seg endringene innen seks måneder fra dateringen av dette notatet.

Fastsettelse av egenvekt – krav til veid vekt

Ved søknad om enkeltgodkjenning skal fabrikanten fastsette og opplyse om kjøretøyets faktiske egenvekt.

Det har også tidligere vært en forutsetning at egenvekten skal oppgis så nøyaktig som mulig. I praksis har dette ofte blitt avklart ved veiing på trafikkstasjonen i forbindelse med den tekniske kontrollen. Dette skal ikke lenger være fast rutine. Ansvar for at oppgitt egenvekt for det ferdigbygde og komplette kjøretøyet er korrekt, ligger nå hos fabrikanten.

Som en tilpasning innenfor den fastsatte overgangsperioden kan fabrikanten likevel be om at veid vekt ved fremstilling på trafikkstasjonen benyttes.

Største teknisk tillatte statiske vertikale vekt på koblingspunktet

En av vektene som fabrikanten skal fastsette, er «*Største teknisk tillatte statiske vertikale vekt på koblingspunktet*». Prosess og vilkår for fastsettelsen følger av gjeldende rettsakter.

Fabrikanten skal gjennom denne prosessen fastsette riktig vekt og oppgi verdien til godkjenningsmyndigheten. Godkjenningsmyndigheten skal deretter registrere verdien, etter å ha kontrollert at koblingens U- eller S-verdi ikke er lavere enn den oppgitte vekten.

Dette innebærer at godkjenningsmyndigheten ikke lenger skal veie kjøretøyet for å fastsette eller justere tillatt koblingslast. Dersom koblingens faktiske U- eller S-verdi er lavere enn den vekten fabrikanten har oppgitt, vil negativt vedtak fattes.

Det presiseres at denne vekten ikke påvirkes av beregninger eller verifiseringer som normalt utføres etter FN-regulativ nr. 55, og den omfattes derfor heller ikke av de alternative bestemmelsene i bilforskriften § 10-9.

Angivelse av «Teknisk tillatt tilhengervekt ved tilkobling av semitrailer»

Som for de øvrige vektene i dette notatet følger også fastsettelsen av disse vektene forordningens vilkår og forutsetninger. Ved fastsettelse av største teknisk tillatte tilhengervekt, ved tilkobling av semitrailer til et trekkende kjøretøy, skal fabrikanten sikre at det trekkende kjøretøyet har de nødvendige konstruktive egenskapene til å tåle de aktuelle belastningene.

Når godkjenningsmyndigheten mottar tekniske vekter og verdier fra fabrikanten, skal disse som hovedregel legges til grunn uten ytterligere verifisering.

Ved planmessige stikkprøvekontroller må fabrikanten være forberedt på å kunne dokumentere grunnlaget for fastsettelsen av de ulike vektgarantiene.