



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Implementering av direktiv 2013/60/EU vedrørende motorsykkel (MC)

Høring om forslag til endringer i forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften).

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
6. mai 2014

0. Innledning og oversikt

Vegdirektoratet sender på høring forslag om endring i forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften). Bakgrunnen for endringene er at det er vedtatt et nytt motorsykkeldirektiv, som Norge i henhold til EØS-avtalen er forpliktet til å implementere i norsk regelverk.

Det vedtatte direktiv er:

- **Kommisjonsdirektiv 2013/60/EU** av 27. november 2013 om endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 97/24/EF, for tilpasning til teknisk utvikling, om visse deler av og egenskaper ved motorvogner med to eller tre hjul, europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/24/EF om typegodkjenning av motorvogner med to eller tre hjul og europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/67/EF om montering av lys- og lyssignalinnretninger på motorvogn med to eller tre hjul

Direktivet har vært behandlet i Spesialutvalget for handelsforenklinger, og er vurdert relevant og akseptabelt for Norge. Direktivet har imidlertid ikke blitt tatt inn i EØS-avtalen på det nåværende tidspunkt, og det tas forbehold om at dette blir gjort.

Høringen skal informere om implementeringen i norsk rett og gi høringsinstansene anledning til å kommentere forskriftsforslaget.

Forskriften finnes på internettsiden www.lovdata.no. Direktivet finnes bl.a. på EU sine hjemmesider: <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/directives/index.htm>.

1. Implementering av Kommisjonens direktiv 2013/60/EU

Kommisjonsdirektiv 2013/60/EU endrer direktiv 97/24/EF (vedrørende visse deler av og egenskaper ved "motorvogner med to eller tre hjul"- heretter MC), direktiv 2002/24/EF om typegodkjenning av MC og direktiv 2009/67/EF (om montering av lys- og lyssignalinnretninger på MC). Direktivet gir en bedret tilpasning til FN/ECE-regulativ, gjør endringer i de tekniske kravene til støy, avgass og lys, samt nødvendige endringer i administrative dokumenter (herunder COC) som følge av endrede tekniske krav.

Som følge av det pågående arbeidet i EU med å forenkle lovgivningen om typegodkjenning i tråd med anbefalingene i rapporten «CARS 21: A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century» innarbeides ytterligere FN/ECE-regulativer i den gjeldende lovgivningen om typegodkjenning av kjøretøy i klasse L (to-, tre- og firehjulede kjøretøy). Kjøretøyfabrikantene kan dermed også søke om typegodkjenning i henhold til de relevante FN/ECE-regulativer, som er nevnt i artikkel 1 i dette direktiv.

I overgangsperioden inntil FN/ECE-regulativ nr. 41 om støy fra motorsykler gjøres obligatorisk ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 168/2013 om godkjenning og markedsovervåking av to-, tre- og firehjulede kjøretøy, anses regelverket om støy fra motorsykler i kapittel 9 i direktiv 97/24/EF og i fjerde endringsserie til FN/ECE-regulativ nr. 41, herunder de støygrensene, som er anført i bilag 6 til dette FN/ECE-regulativ, for å være likeverdige for nye kjøretøytyper.

Som følge av det uforholdsmessig høye utslippsnivå av hydrokarboner og karbonmonoksid fra kjøretøy i klasse L1e, L2e og L6e (to- og trehjuls mopeder og lette quadricykler) er test type I (utslipp etter kaldstart) revidert ved å innføre utslippsmålinger direkte etter start av kald

motor. På denne måten kan man speile faktisk bruk og den betydelige andel av de forurensende utslipp som genereres direkte etter kaldstart, mens motoren varmer opp. Endringene i testprosedyren for utslipp medfører at de administrative bestemmelser, spesielt endringene av opplysningene på typegodkjenningsattesten og bilaget med prøveresultater i direktiv 2002/24/EF er endret.

For å sikre like vilkår for alle fabrikanter og samme miljøkrav for alle kjøretøy i klasse L1e, L2e og L6e når det gjelder utslipp av veivhusgasser, må kjøretøyfabrikanten ved søknad om typegodkjenning, uttrykkelig oppgi at det ikke avgis utslipp fra veivhusets ventilasjonssystem for disse kjøretøyklassene, noe som krever at veivhuset er korrekt tettet, samt at det ikke avgis veivhusgasser direkte til atmosfæren i hele kjøretøyets levetid.

For å stille sammenfallende krav som FN/ECE-regulativene for montering av lykter og lysanlegg for kjøretøy i klasse L og forbedre synlighet i trafikken skal nye typer kjøretøy i disse klassene enten utstyres med lykter, som tenner automatisk i overensstemmelse med FN/ECE-regulativ nr. 74 (L1e-kjøretøy) og 53 (L3e-motorsykler), eller med særskilte kjørelys, som oppfyller de relevante krav i FN/ECE-regulativ nr. 87. For alle andre underklasser av kjøretøy i klasse L skal det enten monteres automatisk tenning av belysningen eller, etter fabrikantens valg, særskilte kjørelys, som tennes automatisk.

Direktiv 2013/60/EU innfører Euronormen for kjøretøy i klasse L1e, L2e og L6e, som går under anvendelsesområdet for direktiv 2002/24/EF. For typegodkjenningsattester for kjøretøy med en utslippsgodkjenning i henhold til tidligere gjeldende bestemmelser er det fortsatt tillatt å oppgi Euronormen på frivillig basis.

Direktivene som endres er implementert i forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften). Direktiv 2013/60/EU vil bli implementert på egnet sted i forskriften med vedlegg (se forskriftsforslag).

Direktivet ble vedtatt den 27. november 2013 og trådte i kraft i EU den 11. desember 2013. De tekniske kravene og kravene til endring av administrative dokumenter får virkning fra 1. juli 2014 for nye typer kjøretøy. Direktivet setter ingen sluttdato for registrering av kjøretøy etter eksisterende typegodkjenninger.

2. Andre opplysninger

Direktivet som foreslås implementert er vurdert å være EØS-relevant og akseptabelt for Norge. Norge har ikke deltatt i arbeidsgrupper ved utarbeidelsen av direktivene, men har vært til stede i fora der direktivet har vært diskutert.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser

Direktivet får ingen administrative konsekvenser utover det som må gjøres for å implementere direktivet i norsk rett. Det vurderes at implementeringen av direktivet heller ikke vil få økonomiske konsekvenser av betydning. Direktivet vurderes å henhøre under Gruppe 2 (rettsakter som krever forskriftsendring og som ikke griper vesentlig inn i norsk handlefrihet.)

5. Høringsfrist:

Vegdirektoratet ber om at høringsinstansenes eventuelle kommentarer til forslag til endringer gis **innen 17. juni 2014.**