

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Implementering av forordning (EU) nr. 1230/2012 om masser (vekt) og dimensjoner for bil og tilhenger til bil

Høring om forslag til endring i:

- *forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil*
- *forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy*

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
4. juli 2014

1 Generelt

Vegdirektoratet sender med dette forslag til endringer i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil og forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy på høring. Bakgrunnen for forslaget er at forordning (EU) nr. 1230/2012 om masser og dimensjoner ble innlemmet i EØS-avtalen ved komitebeslutning 8/2014, 14. februar 2014. Norge er i henhold til EØS-avtalen er forpliktet til å implementere forordningen.

Forordningen finnes blant annet på EU sine hjemmesider:

<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/directives/index.htm>

Vegdirektoratet ber om at høringsinstansenes eventuelle kommentarer og forslag til endringer gis **innen 1. september 2014**.

2 Forordning (EU) nr. 1230/2012 om krav for masse og dimensjoner for bil og tilhenger til bil ved EF-typegodkjenning

Forordning (EU) nr. 1230/2012 inneholder administrative bestemmelser og tekniske krav for EF-typegodkjenning av masser og dimensjoner for bil og tilhenger til bil. Forordningen erstatter tidligere direktiv 92/21/EØF, som senest endret ved 95/48/EF for personbil (M1) og direktiv 97/27/EF, som senest endret ved 2003/19/EF, for kjøretøygrupper M2, M3, N og O. Videre er forordningen tilpasset de krav rådsdirektiv 96/53/EF stiller om største tillatte dimensjoner i nasjonal og internasjonal transport, og største tillatte vektorer i internasjonal transport.

Forordning (EU) nr. 1230/2012 fastsetter særlige prosedyrer, prøvinger og krav til typegodkjenning, som utdyper grunnleggende bestemmelser om krav til typegodkjenning av bil og tilhenger til bil med hensyn til vektorer og dimensjoner fastsatt i forordning (EF) nr. 661/2009.

Forordningen gir både prosedyrer for beregning og fastsettelse av kjøretøyets dimensjoner, og bestemmelser om de største dimensjonene et kjøretøy kan EF-typegodkjennes med.

Videre gir forordningen harmoniserte bestemmelser for beregning og fastsettelse av kjøretøyets masser. Forordningen setter imidlertid ikke grenser for de største massene kjøretøyet kan godkjennes med – dette forutsettes fastsatt via nasjonale bestemmelser. I den videre fremstilling brukes begrepet *vekt/vektor* flere steder i stedet for *masse*. Bakgrunnen for dette er at norske forskrifter benytter begrepet *vekt/vektor*.

Etter direktiv 97/27/EF kunne et medlemsland utstede EF-typegodkjenning for kjøretøy selv om kjøretøyet hadde dimensjoner som overskred grensene for internasjonal transport. Et annet medlemsland kunne likevel nekte å godkjenne disse kjøretøyene dersom de hadde dimensjoner som overskred det aktuelle landets nasjonale krav. Etter forordning (EU) nr. 1230/2012 kan et medlemsland ikke lenger utstede EF-typegodkjenninger for kjøretøytyper dersom forordningens angitte vektorer/dimensjoner er overskredet. Etter forordningen kan det likevel utstedes EF-typegodkjenninger for kjøretøy *for spesialtransport* av svært tungt eller stort udelelig gods, men uten at andre land kan nekte disse kjøretøyene godkjent.

Forordningen åpner derimot for at et medlemsland kan utstede nasjonal småserietypegodkjenning (se antallsbegrensning i direktiv 2007/46/EF) eller

enkeltgodkjenning, for kjøretøy med dimensjoner som overskrider de som er tillatt for ordinære kjøretøy.

2.1 Nærmere om forordningen

- Forordning (EU) nr. 1230/2012 artikkel 5 krever at den enkelte stat skal etablere prosedyrer for å fastsette største tillatte masser ved registrering/ibruktaking av bil og tilhenger til bil. Det fastslås at slike masser ikke kan overskride de tekniske største massene som fabrikanten har garantert for. Videre må myndigheten vurdere om de tekniske krav som følger av direktiv 2007/46/EF vedlegg IV og XI (jf. forskrift om godkjenning av bil m.m. vedlegg 1 – 3) fortsatt er tilfredsstillt, eller kreve at ny testing foretas.
- Forordning (EU) nr. 1230/2012 innfører en ny definisjon; faktisk vekt (actual mass), samt introduserer mulighet for aerodynamiske innretninger og muligheten for å benytte virtuelle testmetoder. Videre endrer forordningen vedlegg I, III, IX, XII og XVI til direktiv 2007/46/EF, som omhandler tekniske krav til bil og tilhenger til bil.
- Fabrikanten er nå pålagt å oppgi faktisk vekt for det enkelte kjøretøy i egen rubrikk i COC-dokumentet. Faktisk vekt er definert som «egenvekt pluss vekten av valgfritt utstyr på det enkelte kjøretøyet». Direktiv 92/21/EØF og direktiv 97/27/EF har ulik ordlyd på definisjonen av egenvekt, og det er mulig å oppgi egenvekten som maksimum og minimumsvekt.
- Som et ledd i å redusere drivstofforbruket og utslipp av CO₂ fra kjøretøy, åpner forordning (EU) nr. 1230/2012 for å montere leddete aerodynamiske innretninger uten at disse skal regnes med i kjøretøyets totale lengde og bredde. Forordningen tillater slike innretninger montert på M2, M3, N2, N3, O3 og O4 på angitte vilkår. For øvrig bemerkes det at kommisjonen har fremlagt et endringsforslag til direktiv 96/53/EF, som blant annet skal ta høyde for at visse aerodynamiske innretninger kan settes på kjøretøyene uten at tillatt lengde dermed overskrides, slik at tekniske bestemmelser og bruksbestemmelsene er samstemt.
- Forordningens artikkel 6 nr. 1 angir at det kan gis EF-typegodkjenning til kjøretøy som har større dimensjoner enn det som ellers er tillatt, for kjøretøy som skal brukes til transport av udelbart gods. Det skal fremkomme av typegodkjenningsattesten og samsvarssertifikatet (COC) at kjøretøyet kun blir godkjent for transport av udelbart gods. Bestemmelsen gir det tekniske grunnlaget for EF-typegodkjenning av kjøretøy som kan benyttes i internasjonal transport av udelbart gods i henhold til direktiv 96/53/EF art 4 nr. 3.
- Med bakgrunn i at det finnes dataprogrammer som gjør det mulig å kontrollere om et kjøretøy er i stand til å manøvrere i en fullstendig sirkel og måle sveip (største utslag bak) i sving, er muligheten til virtuell testmetode tatt med i forordningen som alternativ til fysisk testing.
- Forordning (EU) nr. 1230/2012 er mer oversiktlig og lettere forståelig enn de to opphevede direktivene, og er bygget opp med lik systematikk for alle kjøretøygruppene den regulerer. Blant annet står reglene for M1 og N1 på samme sted og er utformet likt, slik at usikkerheten knyttet til om ulik utforming og ordlyd innebar ulike krav er fjernet. Med ett unntak er også reglene like for begge grupper.
- Forordningen regulerer krav til vekt og dimensjoner ved EF-typegodkjenning av bil og tilhenger til bil. Eventuelle nasjonale krav ved enkeltgodkjenning for slike kjøretøy må fastsettes særskilt.
- Forordningen ble vedtatt 12. desember 2012, og trådte i kraft i EU 1. november 2012 for nye typegodkjenninger.

2.2 Om nasjonalt handlingsrom for enkeltgodkjenning og nasjonal småserietypegodkjenning

Forordningen gir bindende bestemmelser ved EF- typegodkjenning av kjøretøy. I tillegg regulerer den muligheten for å gjøre nasjonale unntak både ved nasjonal småserietypegodkjenning og ved enkeltgodkjenning. Det har vært noe diskutert om forordningen vil kunne få betydning for særnorske bestemmelser, først og fremst tillatt akselløft på tunge kjøretøy, jf. forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil § 9, 11. ledd følgende og vedlegg I til forskriften.

Handlingsrommet/mulighetene for å gjøre tilpasninger nasjonalt for nasjonal småserietypegodkjenning og enkeltgodkjenning, beror på en tolkning av unntaksbestemmelsene i direktiv 2007/46/EF artikkel 23 (småserie) og artikkel 24 (enkeltdokkjenning). Vegdirektoratet har vært i kontakt med EU-Kommisjonen for nærmere avklaring. Kommisjonen viser til at de enkelte medlemsstatene står fritt til å fastsette alternative krav (også for masser og dimensjoner) så lenge disse er på samme trafiksikkerhets- og miljømessige nivå som kravene i direktivets vedlegg IV. Ved fastsettelse av slike krav er det heller ikke påkrevet å følge føringene om notifisering i henhold til EØS-høringsloven. Godkjenningen er imidlertid begrenset til den stat som har foretatt godkjenningen.

3 Implementering av forordning (EU) nr. 1230/2012 og nasjonale bestemmelser for masser og dimensjoner

Vi gjør spesielt oppmerksom på at forordningen regulerer masser og dimensjoner ved EF-typegodkjenning av bil og tilhenger til bil. Yttergrensene for hva som kan godkjennes er synkronisert med direktiv 96/53/EF som regulerer masser og dimensjoner i forhold til bruk av kjøretøy i hele EU (EØS). Prinsippet som følges i forordningen er at det kun kan typegodkjennes kjøretøy som kan benyttes i hele EU (EØS). Bruksdirektivet gir anledning til å fastsette nasjonale bestemmelser for nærmere angitte kjøretøy, som kun benyttes i nasjonal transport. I Norge har vi slike nasjonale bruksbestemmelser, og følgelig må det også finnes tekniske bestemmelser som tillater godkjenning av disse kjøretøyene, også etter implementeringen av forordningen.

I det følgende vil det redegjøres for behovet for nasjonale bestemmelser, herunder hvorfor de internasjonale bestemmelsene anses som ikke tilstrekkelige eller ikke riktige for norske forhold. Det vil videre redegjøres for hvilke bestemmelser som må vurderes spesielt ved norsk implementering av forordning (EU) nr. 1230/2012. Både behovet for nye bestemmelser og videreføring av tidligere bestemmelser behandles her, det vil framgå av teksten hva som er nytt og hva som er videreføring.

Forordningen inneholder en liste over hva som ikke skal måles med i lengde/bredde/høyde, denne er endret i forhold til tilsvarende liste i direktiv 97/27/EF. Tidligere liste var tatt inn som merknad til kapittel 2 (punkt nr. 3) i kjøretøyforskriften. Merknaden ble ikke endret som følge av endringene i direktiv 2003/19/EF. Direktiv 97/27/EF som endret ved 2003/19/EF er tatt inn i forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil i vedlegg 1 til forskriften, og gjelder ved EF-typegodkjenning, nasjonal småserietypegodkjenning og enkeltgodkjenning. Ved implementering av forordning (EU) nr. 1230/2012 vil denne listas bestemmelser om hva

om ikke skal måles med i lengde/bredde/høyde gjelde ved EF-typegodkjenning, nasjonal småserietypegodkjenning og enkeltgodkjenning.

Det går ikke klart fram av forskrift om bruk av kjøretøy, se § 5-2 nr.1 med vedlegg (Veglistene), at det skal måles som angitt i regelverket for godkjenning. Derimot angir bruksforskriften § 1-2 at definisjonene i kjøretøyforskriften gjelder for bruksforskriften. Dette medfører at merknader til kjøretøyforskriften kapittel 2, definisjoner, som altså angir hva som ikke skal måles med i et kjøretøys lengde/bredde/høyde, også gjelder for bruksforskriften. Dette forholdet er tatt med i instruks for utekontroll, slik at måling av kjøretøy i bruk gjøres på samme grunnlag som ved godkjenning.

For å sørge for at kontroll av kjøretøys dimensjoner i bruk fortsatt gjøres på samme grunnlag som ved godkjenning, må forskrift om bruk av kjøretøy, § 1-2 endres slik at definisjonene i forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil også gjøres gjeldende for bruksforskriften. Dermed vil også definisjonene i forordning (EU) nr. 1230/2012 gjelde for bruksforskriften. Videre vil presiseringer til definisjonene i forordningen også gjelde for bruksforskriften. Jf. forordningen vedlegg I, tillegg 1, *Liste over anordninger og utstyr som ikke skal tas med ved beregningen av største dimensjoner.*

3.1 Masser jf. forordningen art 5

Forordning (EU) nr. 1230/2012 artikkel 5 krever at den enkelte stat utarbeider bestemmelser/prosedyrer for å fastsette største tillatte masser ved registrering/ibruktaking av EF-typegodkjent bil og tilhenger til bil. Etter direktiv 96/53/EF kan medlemsstatene selv bestemme største tillatte aksellaster, last fra akselkombinasjoner og vekter i nasjonal transport. Innholdet i forordningen med tekniske krav og direktivet med bruksbestemmelser er dermed i overensstemmelse med hverandre. I Norge har vi de tekniske bestemmelsene i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil og bruksbestemmelsene i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy.

For å imøtekomme kravet i forordningen artikkel 5 må det finnes norske bestemmelser for å fastsette hvilke masser et kjøretøy kan registreres med. EUs bestemmelse finnes i en teknisk forordning og inneholder tekniske krav/vilkår knyttet til fastsettelsen av registrerbare vekter. Blant annet stilles det krav om at det kontrolleres at de tekniske rettsakter som framkommer i direktiv 2007/46/EF, vedleggene IV og XI fortsatt er oppfylt etter fastsettelsen av tillatte masser. Videre stiller artikkel 5 krav om kommunikasjon med fabrikant i forhold til fordeling av aksellastene for å sikre velfungerende systemer på kjøretøyet, særlig brems- og styresystemet. Det stilles også krav om at rettsaktene i direktivets vedlegg IV og XI (norsk forskrifts vedlegg 1-3) skal fortsette å være oppfylt etter at tillatte vekter er fastsatt.

Etter norske bestemmelser har største tekniske masse som fabrikanten har garantert for, også blitt innført i motorvognregisteret og vognkortet som tillatt totalvekt for kjøretøyet. For typegodkjente kjøretøy vil derfor de typegodkjente vektene benyttes som tillatte vekter. Den tilsvarende norske bestemmelsen for enkeltgodkjenning tas inn i nytt vedlegg 3 til forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil.

3.2 Forhold som må vurderes særskilt i forhold til norsk småserietypegodkjenning og enkeltgodkjenning

Forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil angir at de tekniske krav til kjøretøy ved EF-typegodkjenning også gjelder ved norsk småserietypegodkjenning og enkeltgodkjenning, dersom ikke annet er angitt, jf. § 5 *Generelt om godkjenning.* Vedlegg 1 i denne forskriften

speiler direktiv 2007/46/EF Vedlegg IV. Nedenfor foretas en vurdering av de nasjonale særregler om masser og dimensjoner som i dag gjelder for kjøretøy i bruk i Norge, og hvilke konsekvenser det vil ha om EUs krav til EF-typegodkjenning blir gjeldende som norske krav ved småserie og enkeltgodkjenning.

3.2.1 Dimensjoner, jf. forordningen vedlegg I nr. 1.1 i del A, B, C og D:

Forordningen viderefører systemet fra direktiv 97/27/EF ved at den setter maksimumsgrenser for dimensjonene på enkeltkjøretøy ved godkjenning. De største tillatte dimensjoner for hver kjøretøygruppe er gitt i forordningen vedlegg I nr. 1.1 i Del A, B, C og D. Disse tilsvarer største tillatte dimensjoner for enkeltkjøretøy i bruk i internasjonal transport, jf. direktiv 96/53/EF. Som angitt i forordningen tittel og artikkel 1 om virkeområde regulerer den kun EF-typegodkjenning.

3.2.1.1 Vogntoglengde

I Norge har vi nasjonale bestemmelser som tillater vogntoglengde 19,50 og 17,50 meter. Vegdirektoratet har funnet det uproblematisk å videreføre disse bestemmelsene om større vogntoglengde da den ekstra lengden i forhold til direktiv 96/53/EF kun skal brukes til lysåpning mellom kjøretøyene. Ingen av enkeltkjøretøyene skal overstige maks tillatt lengde etter denne forordningen og direktiv 96/53/EF. Samlet lastlengde for vogntoget skal heller ikke overstige det som er tillatt etter direktiv 96/53/EF. Forholdet er ivaretatt gjennom bruksforskriftens bestemmelser, og det er dermed ikke nødvendig med særskilte nasjonale tekniske bestemmelser som regulerer dette. Se også nedenfor om kjøretøy for tømmertransport.

3.2.1.2 Høyde

Etter direktiv 96/53/EF er største tillatte høyde i internasjonal transport 4,00 meter, mens medlemsstatene står fritt til å tillate høyere kjøretøy i nasjonal transport. I Norge har vi p.t. ingen generell høydebegrensning i nasjonal transport. (Jf. likevel bruksforskriften for høydebegrensning for visse transporter) Etter forordning (EU) nr. 1230/2012 kan imidlertid kjøretøy som er høyere enn 4,00 meter ikke EF-typegodkjennes. Forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil sier at direktiv 2007/46/EF med tilhørende særrettsakter, gjelder som norsk forskrift ved enkeltgodkjenning av slike kjøretøy dersom ikke annet er fastsatt i forskriften. For at det fortsatt skal være mulig å godkjenne kjøretøy høyere enn 4,00 meter i Norge, må det forskriftsfestes en bestemmelse som tillater større høyde enn det som er angitt i forordning (EU) nr. 1230/2012.

3.2.1.3 Tømmer

I Norge har vi ved forskrift åpnet for større vogntoglengde for tømmervogntog enn generelt tillatt, noe det er anledning til etter direktiv 96/53/EF. Vogntoglengde for tømmervogntog er nylig økt til 24,00 meter, jf. forskrift om bruk av kjøretøy § 5-4 nr. 2a og vedlegg 1 (vegliste). Vogntoglengden reguleres gjennom bruksforskriftens bestemmelser, og det er dermed ikke nødvendig med særskilte nasjonale tekniske bestemmelser som regulerer dette. Det gjøres oppmerksom på at som følge av revisjon av bruksforskriften, vil reglene for vogntoglengde for tømmertransport bli flyttet og da fremkomme i ny § 5-5 nr. 1. Denne endringen ventes å tre i kraft 1. september 2014.

Vi tillater også at lengden på en slepvogn som skal brukes i et tømmervogntog kan overskride 12,00 meter. Etter bestemmelsene i forordningen må en slik tømmerbiltilhenger nå nasjonalt godkjennes. Bestemmelsen som tillater dette ved enkeltgodkjenning foreslås videreført.

3.2.1.4 Mobilkran/betongpumpebil/liftbil

Disse kjøretøytypene har særskilte nasjonale bruksbestemmelser. Følgelig må det også finnes norske tekniske bestemmelser som tillater godkjenning av kjøretøyene. Bestemmelsen som tillater dette ved enkeltgodkjenning foreslås videreført, og tilpasset nært forestående endring i bruksforskriften. (Se ovenfor under pkt. 3.2.1.3.) Høringen og høringsoppsummeringen om revidert kap. 5 i bruksforskriften utdyper nærmere de foreslåtte endringene av bruksbestemmelsene. Vi gjør oppmerksom på at slike kjøretøy kun kan benyttes på de vilkår som er angitt i forskrift om bruk av kjøretøy, herunder kan det være nødvendig å innhente dispensasjon før kjøring på offentlig veg kan tillates.

3.2.2 Transport av udelbart gods, jf. forordningens artikkel 6 nr. 1:

I og med at artikkel 6 nr. 1 bruker begrepet «dimensjoner», legger Vegdirektoratet til grunn at det også kan gjøres unntak fra manøvreringskravet ved godkjenning av kjøretøy spesielt innrettet for transport av udelbart gods. Kjøretøy som innehar EF-typegodkjenning etter unntaksbestemmelsen i artikkel 6 nr. 1, kan i Norge likevel kun benyttes på de vilkår som er angitt i forskrift om bruk av kjøretøy, herunder vil det ofte være nødvendig å innhente dispensasjon før kjøring på offentlig veg kan tillates.

3.2.3 Akselløft

Direktiv 97/27/EF, senest oppdatert ved 2003/19/EF, angir at som unntak fra artikkel 2 kan medlemsstatene la belastbare og løftbare aksler omfattes av nasjonale tekniske krav. I Norge ble dette formalisert 21. november 2012 med endring av forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil, med nytt tolvte ledd til § 9. Denne bestemmelsen foreslås videreført som nasjonalt alternativ til forordningens bestemmelser. Vegdirektoratet er i dialog med bransjen (brukere og leverandører/produsenter) der målet er å komme fram til et norsk regelverk tilpasset norske forhold med hensyn kjøretøykonstruksjon, klima og veikonstruksjon.

Som tidligere omtalt regulerer forordning (EU) nr. 1230/2012 kun EF-typegodkjenning, derfor må andre løsninger enten nasjonalt typegodkjennes i små serier eller enkeltgodkjennes. Slike bestemmelser hjemles direkte i artikkel 23 og 24 i direktiv 2007/46/EF.

3.2.4 Beregning av massedistribusjon for ferdigbygde kjøretøy

Fram til 15. september 2012 ble dette regulert av bestemmelsene i kjøretøyforskriften § 10-1 nr.1 og nr. 4, første ledd. Alternativt var kjøretøy som oppfylte kravene i direktiv 92/21/EØF eller 97/27/EF, med endringer, ansett å oppfylle bestemmelsene i kjøretøyforskriften.

For kjøretøy som ble enkeltgodkjent var det bestemmelsene i kjøretøyforskriften som ble fulgt. Det ble da kontrollert at største (tekniske) totalvekt for kjøretøyet ikke var større enn summen av kjøretøyet største (tekniske) aksellaster. Videre ble det kontrollert at minst 20 % av egenvekt respektive største (tekniske) totalvekt hvilte på styrende hjul. Bestemmelsene i kjøretøyforskriften § 6-3 nr. 4 A og B kom også til anvendelse. Det var ikke krav om jevn fordeling av nyttelast på lasteplan ved godkjenning i Norge, i motsetning til det som finnes i EUs tekniske bestemmelser.

De største vektene som er tillatt i Norge (totalvekt og aksellaster) er regulert i forskrift om bruk av kjøretøy §§ 5-1 og 5-2 med vedlegg (veglistene), og dermed førerens ansvar under bruk. Dette medfører at riktig plassering av lasten på kjøretøyet, med andre ord fordelingen av nyttelasten, også er førerens ansvar.

Både transportører og de som leverer kjøretøy til det norske markedet har innrettet seg etter disse kravene. Byggemønsteret på norske kjøretøy avviker derfor fra det som er vanlig etter europeiske bestemmelser. En del av bakgrunnen for det særnorske byggemønsteret er at kjøretøyene bygges for å kunne utnytte norsk særregel om 50 tonn totalvekt på vogntog.

I forordning (EU) nr. 1230/2012 er det krav om at det skal foretas en vektberegning med jevnt fordelt last over lasteflaten dersom kjøretøyet har plan lasteflate. Vegdirektoratet er av den oppfatning at dette kravet blant annet vil kunne påvirke byggemønsteret for kjøretøy som skal benyttes i 50-tonns vogntog. Det foreslås derfor å fastsette norske bestemmelser som ikke krever jevnt fordelt nyttelast, inntil det er foretatt en utredning av konsekvensene av å følge de europeiske bestemmelsene fullt ut i Norge.

4 Nærmere om forskriftsforslaget – forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil

4.1 Forholdet til tidligere utsendt høring

Vegdirektoratet gjør oppmerksom på at vi den 17. desember 2013 sendte forslag om endring av forskriften §§ 3 og 9 samt inntagelse av vedlegg 3 på høring. Den foreslåtte endringen i § 3 innebærer at man inntar «forordning (EU) nr. 1229/2012 og forordning 143/2013» i opplistingen. I angjeldende forslag foreslås det å legge til «forordning (EU) nr. 1230/2012» i opplistingen i § 3, se nærmere pkt. 4.2 nedenfor.

Forskriften § 9 inneholder bestemmelser om enkeltgodkjenning av bil og tilhenger til bil. Tredje ledd angir hvilke tekniske krav som skal være tilfredsstillt ved enkeltgodkjenning. I høringen av 17. desember 2013 foreslås det inntagelse av nytt annet punktum i tredje ledd der det slås fast at nytt vedlegg 3 til forskriften gjelder som alternative krav ved enkeltgodkjenning: «*De tekniske krav og administrative bestemmelser som framgår av vedlegg 3 kan benyttes som alternativ til bestemmelsene i forrige punktum.*» Som nevnt inneholder forslaget også inntagelse av selve vedlegget.

Høringen av 17. desember 2013 er nå under oppsummering. Det kan følgelig hende at regelendringene kan bli vedtatt mens angjeldende forslag er på høring, men det er like fullt en mulighet for at endringene blir vedtatt samtidig. Det bemerkes at det i angjeldende høringsnotat foreslås en endring i vedlegg 3 (i forhold til hvordan vedlegg 3 lød i den forrige høringen), se nærmere nedenfor i pkt. 4.5.

4.2 Endring av forskriften § 3

Forskriften § 3 slår fast at direktiv 2007/46/EF med enkelte unntak gjelder som norsk forskrift med de tilpasningene som er gitt i selve forskriften. I bestemmelsen er det også angitt en rekke forordninger og direktiv som endrer direktivet. For å sikre implementering av forordning (EF) nr. 1230/2012 i norsk rett, foreslås det å legge denne til listen over forordninger som endrer direktiv 2007/46/EF.

4.3 Endringer i vedlegg 1

Forskriften vedlegg 1 er en liste over tekniske rettsakter som gjelder som tekniske krav ved godkjenning av bil og tilhenger til bil. Vedlegget endres ved at det settes inn nye kravområder 44A og 48A i tabellen. Forordningen gjelder som krav ved EF-typegodkjenning, dessuten i Norge også som krav ved småserietypegodkjenning og enkeltgodkjenning slik det framgår av forskriften § 5 Generelt om godkjenning. Vedlegg 1 i denne forskriften speiler direktiv

2007/46/EF vedlegg IV. Direktivet som endret ved forordning (EU) nr. 1229/2012 og forordning (EU) nr. 1230/2012 har nå nye kravområder 44A og 48A om masser og dimensjoner.

4.4 Endringer i vedlegg 2

Forskriften vedlegg 2 gjelder tekniske krav og administrative bestemmelser ved nasjonal småserietypegodkjenning for tilhenger i gruppe O1 og O2. Forslag til implementering av forordningen medfører at Vedlegget foreslås endret med nytt punkt 48A som implementerer forordningen, men med tilføyelse om at kravet ikke er obligatorisk. Dermed vil fabrikantene av tilhengere som omfattes av nasjonal småserietypegodkjenning kunne velge om det dokumenteres etter direktiv 97/27/EF som tidligere, eller etter forordning (EU) nr.1230/2012.

Det foreslås videre nasjonal tilleggsbestemmelse i kravområde 48A om at det ikke vil foreligge høydebegrensningskrav for slike tilhengere i Norge.

4.5 Endringer i vedlegg 3

Forskriften vedlegg 3 gjelder tekniske krav og administrative bestemmelser ved nasjonal enkeltgodkjenning av biler og tilhengere gruppe M2, M3, N1, N2, N3, O1, O2, O3 og O4. Nasjonale bestemmelser som påvirker disse gruppene omtales her.

Direktiv 97/27/EF ga mulighet for nasjonale bestemmelser knyttet til spesielle kjøretøy. Disse framkom i liten grad i kjøretøyforskriften, men grensene for lovlig bruk på vei (evt. med dispensasjon) i bruksforskriften ble benyttet som tekniske krav til (største tillatte) masser og dimensjoner ved registrering før 15. september 2012. I overgangen til ny forskrift har dette blitt videreført, hjemlet med fotnote til tabellen i vedlegg 1. Vegdirektoratet anser at dette forholdet også bør framgå direkte av vedlegg 3. I forbindelse med implementering av forordning (EU) nr. 1230/2012 gjøres dette nå under kravnivå 48A, slik at de norske kravene videreføres.

I tabellen i vedlegg 3 foreslås derfor en nasjonal teknisk bestemmelse om at det ikke er høydebegrensningskrav ved enkeltgodkjenning av slike kjøretøy i Norge. Videre foreslås det å ta inn nasjonale krav til beregning av massedistribusjon for ferdigbygde kjøretøy. I motsetning til forordningen innebærer den norske teksten at det ikke er nødvendig å gjøre beregning av massedistribusjon basert på jevnt fordelt last, på kjøretøy med plant lasteareal, før godkjenning i Norge. Det må kontrolleres at største totalvekt er lik eller lavere enn summen av største aksellaster, jf. «*vilkårene i 2.2 (2.2.1 og 2.2.2) skal være oppfylt*». Egen norsk bestemmelse foreslås derfor tatt inn for å sikre at det på nåværende tidspunkt ikke blir endringer i vilkårene for hvordan kjøretøy konstrueres og bygges. For kjøretøy hvor lasten har samme angrepspunkt på kjøretøyet, punktlast, foreslås bestemmelsene fra kjøretøyforskriften tatt inn istedenfor tilsvarende bestemmelse fra forordningen.

5 Nærmere om forskriftsforslaget – endring i forskrift om bruk av kjøretøy

Forslag til forskrift om bruk av kjøretøy revidert kapittel 5 ble sendt på høring 16. juli 2012. Revidert kapittel 5 vil tre i kraft 1. september 2014. Nummerering og innhold i angjeldende forslag forholder seg til kapittel 5 slik det vil lyde etter 1. september. Det gjøres særlig oppmerksom på at gjeldende paragrafer i kapittel 5 går til og med § 5-11, men at det fra og

med 1. september vil være inntatt nye §§ 5-12 – 5-15. Dette er bakgrunnen for at det nå foreslås inntagelse av ny § 5-16, se nærmere nedenfor i pkt. 5.2.

5.1 Endring av § 1-2 Definisjoner

I skrivende stund mangler § 1-2 Definisjoner henvisning til forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil. Forslag til endring av bestemmelsen ble sendt på høring allerede høsten 2009, men vedtakelsen ble utsatt i påvente av ferdigstillingen av nevnte forskrift. I oktober 2013 bekreftet Samferdselsdepartementet at de anser en ny høring om tilføyelse av henvisning til forskriften som unødvendig.

Innen endringene som foreslås i denne høringen trer i kraft, vil forskrift om bruk av kjøretøy § 1-2 være endret til følgende: *Definisjonene i vegtrafikkloven og i forskrift 25.januar 1990 nr. 91 om krav til kjøretøy, forskrift 4.oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy deler og utstyr (kjøretøyforskriften) og forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil gjelder tilsvarende for denne forskrift.*

5.2 Ny § 5-16 om merking av kjøretøy i internasjonal transport

I forbindelse med implementering av direktiv 2007/46/EF ble det i 2009 sendt på høring et forslag til endring av både kjøretøyforskriften og forskrift om bruk av kjøretøy. Bakgrunnen for høringen var blant annet at man fant det uhensiktsmessig at en forskrift som stiller kjøretøytekniske krav til godkjenning også inneholder krav til kjøretøyet for registrering og bruk.

Det viser seg i ettertid at ikke alle bestemmelser knyttet til kjøretøy i bruk ble foreslått flyttet. Blant annet gjelder dette kjøretøyforskriftens bestemmelser om krav til tilleggsplate for nærmere angitte kjøretøygrupper etter direktiv 96/53/EF. Kravet til slik plate knytter seg til kjøretøyet i bruk, og er ikke et krav ved godkjenning.

Kjøretøyforskriften § 6-4 nr. 2 *Merking av godkjenningspliktig kjøretøy* lyder:

2. Kjøretøy i kategori M2, M3, N2, N3, O3 og O4 som har dimensjoner som ikke overskrider det som er angitt i direktiv 96/53/EF, skal i tillegg være varig merket med de maksimale vekter som kjøretøyet kan brukes med i henhold til nevnte direktiv samt lengde, bredde og avstand til tilhengerkopling. Dersom disse opplysninger ikke finnes på fabrikkasjonsplaten, skal de være angitt på et eget skilt som skal inneholde følgende:

- fabrikantens navn
- kjøretøyets understallsnummer
- største aktuelle totalvekt i forhold til direktiv 96/53/EF
- største aktuelle vogntogvekt for motorvognen i forhold til direktiv 96/53/EF – for trekslettrekkbil for semitrailer eventuelt den maksimale vogntogvekt for kombinert transport (44 tonn) i parentes
- største aktuelle aksellaster i forhold til direktiv 96/53/EF, oppført i rekkefølge forfra og bakover
- for semitrailer føres last på svingskiven som aksel nr. 1
- lengde (L)
- bredde (W)
- avstand fra forkant bil til senter tilhengerfeste eller svingskive (a). Dersom det er flere posisjoner, angis minste og største verdier (a_{\min} og a_{\max}).
- avstand fra senter dragøye eller king-pin til bakkant tilhenger (b). Dersom det er flere posisjoner, angis minste og største verdier (b_{\min} og b_{\max}).

Skiltet skal ha bokstav- og tallhøyde minst 4 mm og skal være anbragt i nærheten av fabrikkasjonsplaten.

Skilt i henhold til direktiv 76/114/EØF som senest endret ved direktiv 78/507/EØF, anses å oppfylle kravene i dette nr.

Vi foreslår at bestemmelsen flyttes til forskrift om bruk av kjøretøy ny § 5-16. Bestemmelsen utformes som henvisning til teksten i direktiv 96/53/EF. I forslaget til forskriftstekst er det fastsatt at regionvegkontoret er myndighet i denne forbindelse. Godkjenning av merkeplater, eller utstedelse av tilsvarende dokument, vil være knyttet til enheten som godkjenner kjøretøy i kontrollhallene. Kontroll av kjøretøy i bruk vil tilligge både enheten som utfører kontroll på vei og enheten som godkjenner kjøretøyene i kontrollhall. De praktiske konsekvensene av forskriftsendringen vil omtales i både instruks for utekontroll og i veiledning til bruk i kontrollhallen.

6 Andre opplysninger

Forordningen som foreslås implementert vurderes å være EØS-relevant og akseptabel for Norge. Norge har ikke deltatt i arbeidsgrupper ved utarbeidelsen av rettsakten, men vi har deltatt i EU's tekniske komité for kjøretøy (TCMV) der regelverket har blitt diskutert.

7 Økonomiske og administrative konsekvenser

Forordningen antas ikke å ha økonomiske konsekvenser for private eller for offentlige myndigheter i Norge. Forordningen vil heller ikke innebære administrative konsekvenser utover det som må gjøres for å implementere. Forordningen vurderes å henhøre under Gruppe 2 (rettsakter som krever forskriftsendring og som ikke griper vesentlig inn i norsk handlefrihet for å implementere rettsakten i norsk regelverk).