



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Endringer i bilforskriftens §§ 7 og 9 på bakgrunn av innspill fra EFTA Surveillance Authority (ESA)

Høring om forslag til endringer i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften).

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
4. juli 2017

0. Innledning og oversikt

Vegdirektoratet sender med dette forslag om endringer i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil på offentlig høring. Bakgrunnen for endringene som nå foreslås er konkrete innspill fra ESA, fremkommet via korrespondanse og møtevirksomhet.

Nytt rammedirektiv for godkjenning av bil og tilhenger til bil, direktiv 2007/46/EF med en rekke avlede rettsakter, ble implementert i ny forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften). Bilforskriften trådte i kraft 15. september 2012. Siden 2012 har forskriften blitt endret en rekke ganger; dels har nye rettsakter blitt føyd til, dels har det blitt føyd til nye vedlegg vedrørende nasjonale krav til småserie og enkelt-godkjenning. Enkelte av disse endringene har medført at forskriftens §§ 7 og 9 nå bør gjennomgå en viss revisjon, som påpekt av ESA.

ESA gjennomfører regelmessig samsvarsvurderinger når nytt – ofte *større* – regelverk er blitt implementert i EFTA-landene. Norge mottok et slikt oppdrag vedrørende 2007/46/EF høsten 2015. I den forbindelse ble Norge bedt om å fylle ut et samsvarsskjema (table of correspondence) som presist angir på hvilken måte nytt EU/EØS-regelverk er gjennomført i nasjonal lovgivning. Konkret er det ESA's gjennomgang av samsvarsskjema som har foranlediget anmodningen om endringer av §§ 7 og 9.

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

Forskriften finnes på internettsiden www.lovdata.no.

1. Bilforskriften § 7 – bakgrunn og begrunnelse for endring

Bilforskriften § 7 omhandler nasjonal typegodkjenning av småserier, og implementerer direktiv 2007/46/EF artikkel 23. I korthet gir artikkelen anvisning på at nasjonalstatene, ved nasjonal typegodkjenning av småserier, kan innrømme visse lempninger sammenholdt med de tekniske krav som gjelder for EF-typegodkjenning. Forutsetningen er at det fastsettes *alternative krav*. (I tillegg er det antallsbegrensning, jf direktivets vedlegg XII).

Da forskriften ble vedtatt inneholdt den ingen slike alternative krav. Imidlertid ble det satt inn en unntaksadgang i § 7, siste ledd. Unntak kan gis dersom «sterke grunner tilsier det og rettsaktene åpner for unntak.» Til orientering har unntaksadgangen i praksis ikke blitt brukt.

I desember 2013 ble *alternative krav* for nasjonal typegodkjenning vedrørende tilhenger i gruppe O1 og O2 vedtatt. Kravene ble satt inn i nytt vedlegg 2 til forskriften.

ESA har meddelt at siden alternative krav de facto er vedtatt, så er det ikke lenger grunn til å ha en unntaksadgang i § 7. Vegdirektoratet støtter denne vurderingen, og foreslår etter dette at § 7 siste ledd fjernes.

2. Bilforskriften § 9 – bakgrunn og begrunnelse for endring

2.1. Om unntaksadgang

Bilforskriften § 9 omhandler nasjonal enkeltgodkjenning, og implementerer direktiv 2007/46/EF artikkel 24. I korthet gir artikkelen anvisning på at nasjonalstatene, ved nasjonal enkeltgodkjenning, kan innrømme visse lempninger sammenholdt med de tekniske krav som gjelder for EF-typegodkjenning. Forutsetningen er at det fastsettes *alternative krav*.

Da forskriften ble vedtatt inneholdt den ingen slike alternative krav for enkeltgodkjenning. Imidlertid ble det også i § 9, nest siste ledd, satt inn en unntaksadgang. Unntak kan gis dersom «sterke grunner tilsier det og rettsaktene åpner for unntak.» Til orientering har unntaksadgangen i svært liten grad blitt brukt.

I september 2014 ble *alternative krav* for nasjonal enkeltgodkjenning vedtatt. Kravene ble satt inn i nytt vedlegg 3 til forskriften.

ESA har meddelt at siden alternative krav de facto er vedtatt, så er det ikke lenger grunn til å ha en unntaksadgang i § 9. Vegdirektoratet støtter denne vurderingen, og foreslår etter dette at § 9 nest siste ledd fjernes.

2.2. Om fabrikantens forpliktelser

ESA har stilt spørsmål ved om 'fabrikantens forpliktelser' jf direktivets artikkel 5 kan anses korrekt gjennomført i norsk regelverk. I den forbindelse vises det til Bilforskriften § 9, sjette ledd, som lyder:

«Fabrikantens forpliktelser i forbindelse med EF-typegodkjenning gjelder så langt det passer ved enkeltgodkjenning, tilsvarende ansvar har også eier/importør av bil og tilhenger til bil som framstilles for godkjenning. Den som framstiller bil og tilhenger til bil for godkjenning har ansvar for at fremlagte opplysninger er korrekt.»

Bestemmelsen omhandler enkeltgodkjenning, og Vegdirektoratet er enig i at bestemmelsen er uklart/overflødig utformet.

Ved typegodkjenning er det *fabrikant* som har ansvaret for produksjonssamsvar slik at ethvert kjøretøy i serien er i samsvar med typegodkjenningen. Fabrikanten har også ansvaret for at kjøretøy er i overensstemmelse med dokumentasjon og typegodkjenningen.

Ved enkeltgodkjenning er det regionvegkontoret (trafikkstasjonen) som er godkjenningsmyndighet og må gjennomføre kontroll av kjøretøy og fremlagt dokumentasjon. Dokumentasjon kan utstedes av både teknisk instans og fabrikant, se § 9 femte ledd.

I motsetning til ved typegodkjenning, er det ved enkeltgodkjenning *fremstiller* som har ansvaret for at kjøretøyet er i samsvar med dokumentasjonen. Dette innebærer at fremstiller må fremlegge dokumentasjonen uendret og at den må kunne knyttes til det aktuelle kjøretøyet. Fremstiller har også ansvar for at kjøretøyet ikke er endret i tiden etter at dokumentasjonen er utstedt, eller etter at testene av kjøretøyet er utført.

På denne bakgrunn foreslår Vegdirektoratet at § 9 sjette ledd endres til å lyde:

«Den som framstiller bil og tilhenger til bil for enkeltgodkjenning har ansvar for at framlagte opplysninger er korrekt og samsvarer med det fremstilte kjøretøyet.»

En slik ordlyd er etter direktoratets mening mer presis enn den nåværende. De delene som er fjernet (første punktum) er allerede omtalt i femte ledd.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser

De nevnte endringene antas ikke å få økonomiske konsekvenser for private eller offentlige myndigheter i Norge av betydning. Den vil heller ikke medføre administrative konsekvenser utover det som må gjøres for å endre eksisterende forskrift.

4. Høringsfrist:

Vegdirektoratet ber om at høringsinstansenes eventuelle kommentarer til forslag til endringer gis **innen 21. august 2017**.