



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Implementering av Europaparlaments – og rådsforordning (EU) 2019/129 vedrørende endrede miljøkrav for moped og motorsykkel

Høring om forslag til endringer i forskrift 1. juni 2016 nr. 560 om godkjenning av moped og motorsykkel

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
21. mai 2019

0. Innledning og oversikt

Vegdirektoratet sender på høring forslag til endring i motorsykkelforskriften.

Bakgrunnen for endringene er at EU har vedtatt en ny forordning, som Norge i henhold til EØS-avtalen er forpliktet til å implementere i norsk regelverk.

Den vedtatte forordningen er:

- **Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/129** av 16. januar 2019 om endring av forordning (EU) nr. 168/2013 med hensyn til anvendelsen av Euro 5-trinnet ved typegodkjenning av kjøretøyer med to eller tre hjul og firehjuls motorsykler

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

Forskriftene finnes på internettsiden www.lovdato.no. Forordningene finnes bl.a. på EU sine hjemmesider: https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/legislation_en.

1. Implementering av forordning (EU) 2019/129

Forordning (EU) 2019/129 inneholder endringer og rettelser i europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 168/2013 om godkjenning av og markedstilsyn for motorsykler (kjøretøy i klasse L). Dels inneholder forordningen enkelte materielle endringer (rettelser/oppdateringer jf. utarbeidet rapport om miljømessige konsekvenser / øvrig teknisk utvikling). Videre inneholder forordningen også en forlengelse av Kommisjonens fullmakt til å vedta delegerede rettsakter.

Betegnelsen "kjøretøy i klasse L" dekker en lang rekke forskjellige lette kjøretøytyper med to, tre eller fire hjul, f.eks. sykkel med elektrisk hjelpemotor, to- og trehjuls mopeder, to- og trehjuls motorsykler, motorsykler med sidevogn og firehjuls kjøretøy (quadrisykler), som f.eks. on-road-quads, terrenggående kjøretøy og quadrikjøretøy. Kravene til typegodkjenning av "kjøretøy i klasse L" gjeldende fra 1. januar 2016 er fastlagt i forordning (EU) nr. 168/2013 og dennes fire avledede rettsakter.

Kommisjonen har på grunnlag av en omfattende undersøkelse av miljømessige konsekvenser utarbeidet en **rapport** til Parlamentet og Rådet. Det ble fremsatt konkrete anbefalinger til forbedringer av forordning (EU) nr. 168/2013 samt kommisjonens delegerede forordninger (EU) nr. 44/2014 og 134/2014.

De viktigste anbefalingene som følge av rapportens konklusjoner er som følger:

- Kravet om å installere egendiagnosesystem (OBD trinn II), skal sikre overvåking og rapportering om svikt og forringelse av systemet som begrenser utslipp. Det er tekniske begrensninger med hensyn til overvåkingen av katalysatorer for visse kjøretøy, og ytterligere utvikling er påkrevet for å sikre at denne gjennomføres korrekt. Overvåkingen av katalysatorer forventes ikke klar i første runde av Euro 5-utslippstrinnet, men forventes klart i 2025. Det er derfor behov for en konkret bestemmelse om når kravet inntreffer.

- Det er nødvendig å presisere unntaket for mopeder (klasse L1e og L2e) fra kravet om OBD II-system og utvide dette unntaket til firehjuls mopeder (klasse L6e) og motorsykelunderklassene enduro (L3e-AxE) og trial (L3e-AxT).
- Mopeder i kjøretøyklasse L1e og L2e er allerede unntatt fra kravet om OBD II-system. Derfor bør kjøretøyene i klasse L6e, som er konstruert og bygd opp omkring mopedsesifikasjoner og produsert i forholdsvis små mengder, også unntas fra dette krav.
- Enduro- og trialmotorcykler har kort levetid og har med hensyn til karakteristikk og anvendelse stor likhet med tunge terrenggående quadrisyklar (L7e-B - som er unntatt fra kravet om OBD II-system). Unntaket fra krav til OBD II bør derfor utvides til å omfatte enduro- og trialmotorcykler.
- Etter gjeldende bestemmelser så testes forringelsen av komponentene som begrenser forurensende utslipp etter at kjøretøy har kjørt 100 km. Ifølge rapporten avspeiler dette intervallet *ikke* den reelle forringelsen av systemet i et kjøretøy i løpet av dets levetid. Denne metoden bør ikke lenger anvendes, og den bør derfor være utfaset senest i 2025 for å gi markedet tilstrekkelig tid til å tilpasse seg. For perioden frem til nytt prøveintervall er satt bør testintervallet (kjørte antall km) økes for å sikre at prøveresultatene er pålitelige.
- Den teknologi som er nødvendig for å oppfylle Euro 5-grenseverdiene er allerede tilgjengelig. Imidlertid konkluderte Kommisjonen i rapporten at ikrafttredelsesdatoen for Euro 5-grensene for visse kjøretøy i klasse L (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT og L3e-AxE) utsettes fra 2020 til 2022 grunnet uforholdsmessig kostbare løsninger for disse. I tillegg krever fabrikantene av disse kjøretøy, som hovedsakelig er små og middelsstore virksomheter (SMV), mer tid til å sikre at overgangen til utslippsfrie drivaggregater, bl.a. elektrifisering, kan oppnås på en kostnadseffektiv måte.
- Visse uoverensstemmelser mellom datoen for anvendelsen av grenseverdiene for støynivå for Euro 5 i bilag IV til forordning (EU) nr. 168/2013 bør presiseres for å sikre at de eksisterende grenser (Euro 4) forblir gjeldende, inntil de nye grenseverdier for Euro 5 kan etableres.

Da typegodkjenningsskravene i forordning (EU) nr. 168/2013 allerede har funnet anvendelse på et obligatorisk grunnlag siden den 1. januar 2016, trer denne forordningen i kraft umiddelbart i EU.

Vedrørende forlengelse av Kommisjonens fullmakt:

Forordning (EU) nr. 168/2013 begrenset alle kommisjonens fullmakter til å vedta delegerte rettsakter til en periode på fem år, som utløp den 21. mars 2018. Det er løpende behov for å tilpasse elementer av typegodkjenningssrettsaktene til den tekniske utviklingen eller innføre andre endringer i overensstemmelse med fullmaktene. Derfor inneholder forordningen også endringer av artikkel 75, stk. 2, i forordning (EU) nr. 168/2013 med henblikk på å fastsette bestemmelser om en fullmaktsperiode på ytterligere fem år med mulighet for stilltiende forlengelse.

Forordningen ble vedtatt den 16. januar 2019 og kom til anvendelse i EU den 20. februar 2019.

2. Andre opplysninger

Forordningen som foreslås implementert er vurdert relevant og akseptabel for Norge.

Forordningen vurderes å henhøre under Gruppe 2 (rettsakter som krever forskriftsendring og som ikke griper vesentlig inn i norsk handlefrihet).

Norge har deltatt i arbeidsgrupper i EU der forordningen har vært drøftet.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser

Implementeringen av forordningen antas ikke å få økonomiske konsekvenser for private eller offentlige myndigheter i Norge. Den vil heller ikke medføre administrative kostnader utover det som må gjøres for å implementere rettsakten i norsk regelverk.

4. Høringsfrist:

Vegdirektoratet ber at høringsinstansenes eventuelle kommentarer til forslag til endringer gis **innen 17. juni 2019**.