

Veiledning til ny forskrift om godkjenning av jord- og skogbrukstraktorer, og implementering av forordning (EU) nr. 167/2013

Veiledningen omfatter:

- *Ny forskrift om godkjenning av traktor og tilhenger til traktor, samt tilhørende utstyr.*
- *Implementering av forordning (EU) nr. 167/2013, med tilhørende delegerte forordninger (EU):*
 - *1322/2014*
 - *2015/68*
 - *2015/96*
 - *2015/208*
 - *2015/504*

**Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
30. august 2016**

0 Innholdsfortegnelse

1	Innledning	3
2	Generelt om ny forskrift.....	3
2.1	Bakgrunnen for ny forskrift	3
2.2	Om ny forskrift	3
2.3	Nummerering av ledd	4
2.4	Trafikksikkerhet og miljø	4
3	Nasjonale typegodkjenningsordninger.....	5
3.1	Nasjonal typegodkjenning	5
3.2	Nasjonal småserietypegodkjenning	5
4	Enkeltgodkjenning	5
4.1	Enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy	5
4.2	Enkeltgodkjenning av bruktimportert kjøretøy.	6
4.3	Autosys enkeltgodkjenning	7
5	Ny forskrift – gjennomgang av bestemmelsene.....	8
6	Forordning (EU) nr. 167/2013	11
6.1	Vedtakelse og ikrafttredelse	11
6.2	Bakgrunn og formål.....	11
6.3	Virkeområde	12
6.4	Nasjonal typegodkjenning	12
6.5	Nasjonal småserietypegodkjenning	12
6.6	Enkeltgodkjenning.....	12
6.7	Overgangsordninger	13
6.8	Restkjøretøy.....	13
6.9	Kjøretøygrupper.....	13
6.10	Delegerte rettsakter og gjennomføringsrettsakt.....	14
7	Forordning (EU) nr. 1322/2014	14
7.1	Om forordningen	14
7.2	Hva er nytt?	14
8	Forordning (EU) 2015/68	15
8.1	Om forordningen	15
8.2	Hva er nytt?	15
9	Forordning (EU) 2015/96	16
9.1	Om forordningen	16
9.2	Hva er nytt?	16
10	Forordning (EU) 2015/208.....	16
10.1	Om forordningen	16

10.2	Hva er nytt?	17
11	Forordning (EU) 2015/504.....	17
11.1	Om forordningen	17
11.2	Hva er nytt?	17

1 Innledning

EU vedtok den 5. februar 2013 ny rammeforordning – forordning (EU) nr. 167/2013 – for typegodkjenning av traktor, tilhenger til traktor og tilhørende utstyr som fra 1. januar 2016 avløste forordningen rammedirektiv 2003/37/EF, som senest endret ved direktiv 2005/67/EF. De to sistnevnte rettsaktene er implementert i norsk regelverk gjennom kjøretøyforskriften § 5-1.

I løpet av 2014 og 2015 ble det vedtatt fire nye forordninger som supplerer forordning (EU) nr. 167/2013 med tekniske krav. Dette er forordning (EU) nr. 1322/2014, 2015/68, 2015/96 og 2015/208. I tillegg er det vedtatt en forordning – (EU) nr. 2015/504 – som gir administrative bestemmelser i forbindelse med typegodkjenning og markedstilsyn.

Forordningene gjelder kun typegodkjenning av traktor og tilhenger til traktor. Det er følgelig opp til det enkelte land å avgjøre hvilke regler som skal gjelde ved enkeltgodkjenning. Etersom det var mulig å typegodkjenne kjøretøy etter forordningen kort tid etter at den ble vedtatt, ble det derfor i 2014 inntatt en overgangsbestemmelse i kjøretøyforskriften § 6-3b der man slår fast at kjøretøy med typegodkjenning i samsvar med forordningene, skal anses godkjent i Norge

For å implementere de nevnte forordningene på en hensiktsmessig måte har Vegdirektoratet utarbeidet ny forskrift som regulerer traktor og tilhenger til traktor som godkjennes eller registreres første gang i Norge fra og med 1. september 2016.

2 Generelt om ny forskrift

2.1 Bakgrunnen for ny forskrift

Regler for godkjenning av alle grupper kjøretøy (bil, traktor, motorsykel, motorredskap) var frem til 15. september 2012 å finne i forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften). Denne datoen trådte forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil i kraft, og markerte i så måte starten på en gradvis utfasing av kjøretøyforskriften.

Ved implementering av ny rammeforordning med tilhørende delegerede rettsakter for traktor, var det naturlig å følge samme fremgangsmåte som for bil, dvs. at man etablerte en helt ny forskrift. For traktor og tilhenger til traktor vil det være anledning til, i alle fall til og med 31. desember 2017, å benytte kravene som fremkommer i kjøretøyforskriften ved enkeltgodkjenning og småserietypegodkjenning.

2.2 Om ny forskrift

Forskriftens tittel er: «Forskrift om godkjenning av traktor og tilhenger til traktor (traktorforskriften)». Forskriften får dermed en offisiell korttittel: «traktorforskriften».

Forskriften inneholder regler for både EU-typegodkjenning, nasjonal typegodkjenning, småserietypegodkjenning, enkeltgodkjenning, godkjenning av importert kjøretøy (både nytt og brukt), reparasjon/ombygging/oppbygging med mer.

Virkeområdet for forskriften er traktor, tilhenger til traktor og utskiftbart trukket utstyr, jf. kjøretøygruppene som følger av forordning (EU) nr. 167/2013 artikkel 2.

Det avgjørende for om et kjøretøy faller inn under forskriftens virkeområde, er om det er godkjent eller registrert første gang i Norge 1. september 2016 eller senere. Når det gjelder godkjenning av ombygd kjøretøy som er førstegangsgodkjent før 1. september 2016, skal disse godkjennes etter enten kjøretøyforskriften eller krav til kjøretøy (det avgjørende er når kjøretøyet er registrert første gang i Norge). Merk likevel at dersom ombyggingen fører til at kjøretøyet faller inn i en ny kjøretøygruppe, skal de definisjoner og klassifiseringsregler som gjelder på tidspunktet for omregistreringen, legges til grunn. Dette følger av kjøretøyforskriften § 1-4 nr. 3 og krav til kjøretøy § 1-8 nr. 3. Dette betyr med andre ord at kjøretøygruppene i traktorforskriften skal legges til grunn.

I forskriften slås det fast at ved EU-typegodkjenning skal kravene i forordning (EU) nr. 167/2013 oppfylles. Som følge av at forordningen ikke regulerer enkeltgodkjenning, kan man ved slik godkjenning velge mellom å oppfylle kravene i kjøretøyforskriften eller kravene i den nye forordningen.

Vegdirektoratet har i forbindelse med utarbeidelsen av ny forskrift tatt utgangspunkt i utformingen av forskrift for godkjenning av bil og tilhenger til bil som trådte i kraft 15. september 2012.

2.3 Nummerering av ledd

I forskriften er det satt inn nummerering av leddene i de paragrafene som har to eller flere ledd. Dette er gjort for å gjøre det enklere å finne fram og vise til riktig bestemmelse. Nummereringen av ledd vises ved et tall mellom to parenteser, dette skal leses og omtales skriftlig og muntlig som «første ledd», «annet ledd» og så videre. Man skal altså IKKE omtale dette som «nummer» 1, 2, 3 osv.

2.4 Trafikksikkerhet og miljø

Som beskrevet tidligere, er de nye forordningene utviklet av EU som rettsakter for typegodkjenning for hele EU og EØS-området. Ved vurderingen av konsekvensene i forbindelse med ny forordning, støtter vi oss på det arbeidet som er utført av EU-kommisjonen. Det er utarbeidet analyser både i forkant og underveis for å sikre at intensjonene med nytt regelverk har blitt fulgt opp.

I fortalen til forordning (EU): nr. 167/2013 sies det blant annet: «Denne forordning bør inneholde grunnleggende krav til miljøvern og funksjonssikkerhet for kjøretøyer. Hovedelementene i de relevante kravene i denne forordning bygger på resultatene av konsekvensanalysen av 4. oktober 2010 utført av Kommisjonen, og i den analyseres forskjellige alternativer med hensyn til økonomiske, miljømessige, sikkerhetsrelaterte og samfunnsmessige aspekter. Både kvalitative og kvantitative aspekter ble tatt med i denne analysen. Etter sammenligning av de ulike alternativene ble de foretrukne løsningene utpekt og utvalgt som grunnlag for denne forordning.»

Den norske forskriften sørger for at de forbedringene i beskyttelse av miljøet og kjøretøyenes sikkerhet som følger av forordningen også vil gjelde i Norge. Traktorer som registreres i Norge er stort sett EU-typegodkjente, og fanges dermed opp av den forbedringen som følger av forordningen. Kravene til enkeltgodkjenning i den nye forskriften vil imidlertid i første omgang ikke være endret fra dagens krav som finnes i kjøretøyforskriften, men vil på sikt bli endret for å tilpasses EUs nye krav. Dette slik at sikkerhets- og miljøgevinstene med de nye kravene i forordningene også hentes ut ved enkeltgodkjenning.

3 Nasjonale typegodkjenningsordninger

3.1 Nasjonal typegodkjenning

Etter artikkel 2 nr. 3 kan produsenten velge om det skal søkes om godkjenning i henhold til forordning 167/2013, eller om de relevante nasjonale kravene skal oppfylles for tilhenger gruppe R, traktor med belter gruppe C og spesialtraktorer gruppe 4.1. og T4.2. Dette innebærer at disse gruppene fortsatt kan ha nasjonal typegodkjenning.

Etter artikkel 73 nr. 3 kan kjøretøy som ikke er underlagt typegodkjenning etter direktiv 2003/37/EF fortsatt registreres eller tas i bruk innen 31. desember 2017 i overensstemmelse med nasjonale regler. Dette innebærer at nasjonale typegodkjenninger for T5 er gyldige frem til denne dato.

Nasjonal typegodkjenning er bare gyldig i det landet der godkjenningen er utstedt.

3.2 Nasjonal småserietypegodkjenning

Det er inntatt en bestemmelse i forskriften som slår fast at det er mulig å fremstille kjøretøy produsert i små serier for typegodkjenning i Norge. Det er ikke fastsatt hvilke krav som vil gjelde ved slik godkjenning, men disse vil bli fastsatt dersom slik godkjenning blir aktuelt. Antallsbegrensningen fra forordningen på 150 kjøretøy av hver type i gruppe T og 50 kjøretøy av hver type i gruppe C.

4 Enkeltgodkjenning

4.1 Enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy

4.1.1 Hovedregel ved enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy (traktor og tilhenger).

Ved enkeltgodkjenning skal de kravene som følger av kjøretøyforskriften pr. 1. september 2016 benyttes, men kravene som følger av forordning (EU) nr. 167/2013 kan alltid benyttes istedenfor tilsvarende krav i norsk forskrift.

Traktor skal klassifiseres etter forordning 167/2013:
T1a / b – T4a / b

Nasjonal traktorgruppe **T5 utgår** ved enkeltgodkjenning av nye og bruktimporterte traktorer fra og med 1. september 2016.

4.1.2 Traktor med konstruktiv hastighet 40 km/t eller mindre

Traktor med konstruktiv hastighet 40 km/t eller mindre kan godkjennes iht. til direktiv 2003/37/EØF. Alternativ kan kravene som fremgår av forordning (EU) nr. 167/2013 legges til grunn ved godkjenningen.

4.1.3 Traktor med konstruktiv hastighet over 40 km/t

Traktor med konstruktiv hastighet over 40 km/t kan enkeltgodkjennes etter nasjonale krav i kjøretøysforskriften pr. 1. september 2016.

Traktor med maksimal konstruktiv hastighet over 40 km/t, men ikke over 50 km/t, kan likevel benytte kravene i kjøretøysforskriften pr. 30. juni 2005. Godkjenning etter dette ledd er kun mulig til og med 31. desember 2017.

Alternativt kan kravene som fremgår av forordning 167/2013 legges til grunn ved godkjenningen.

Selv om traktor godkjennes etter kravene i kjøretøysforskriften skal de klassifiseres iht. forordning 167/2013, T1_{a/b} – T4_{a/b}.

4.1.4 Kjøretøy som er enkeltgodkjent i annet EØS-land

For import av kjøretøy fra EØS er det inntatt en bestemmelse som innebærer en forenkling av godkjenningsprosessen. Bakgrunnen for dette er at EU-kommisjonen den 24. mars 2007 (2007/C68/04) ga en fortolkende meddelelse om registrering av motorvogner fra en annen medlemsstat (medlem av EØS). Denne meddelelsen innebærer at en medlemsstat kun kan nekte godkjenning av et kjøretøy som er godkjent i en annen medlemsstat etter dette landets nasjonale regler, dersom kjøretøyet utgjøre en reell fare for «folkesunnheten». For å kunne nekte godkjenning av et slikt kjøretøy, er det dermed myndighetene i det landet som kjøretøyet ønskes importert til som må godtgjøre at de (strengere) reglene i dette landet er nødvendige for å beskytte borgerne.

Kjøretøyene som kommer inn under denne forskriftens virkeområde er de harmoniserte kjøretøygruppene R, S og T. Dette medfører at nasjonale traktorliknende klasser som benyttes i andre land, for eksempel svensk «EPA- og A-traktor» eller tysk «Zugmaschine», ikke kan godkjennes i Norge basert på annet lands nasjonale godkjenning. Disse er oftest ombygde biler, og ikke klassifisert som traktor i henhold til forordning 167/2013, jf. § 4. Den nye forskriften medfører derfor ingen endring i forvaltningspraksis.

Når det gjennomføres kontroll av kjøretøy som framstilles etter denne bestemmelse, er det viktig at kontrolløren sjekker at kjøretøyet fortsatt er slik det ble godkjent i et annet EØS-land. Dette kan skje ved sammenlikning av kjøretøyets dokumentasjon, som godkjenningssattest eller liknende. Det er viktig å merke seg at den som foreviser kjøretøyet har plikt til å legge fram den informasjonen som er nødvendig for å identifisere kjøretøyet og vise hvordan kjøretøyet faktisk var da det ble godkjent. Kontrollørens faglige skjønn og fagkunnskap er viktig i forhold til vurderingen av slike kjøretøy

4.2 Enkeltgodkjenning av bruktimportert kjøretøy.

4.2.1 Hovedregel ved bruktimport

Forskriften viderefører prinsippet som ble innført i 1995 i forbindelse med inngåelsen av EØS-avtalen: De norske tekniske kravene som var gjeldende ved dato for førstegangs registrering av kjøretøyet, skal benyttes ved kontroll av bruktimport. Grunnet senere endringer

som beskrives nedenfor, vil denne bestemmelsen stort sett gjelde kjøretøy som importeres fra land utenfor EØS-området.

4.2.2 Import av EU-typegodkjent kjøretøy

Kjøretøy som allerede har en EU-typegodkjenning, regnes som godkjent i Norge. Kjøretøyets identitet må kontrolleres og det må vurderes om kjøretøyet fortsatt er i samsvar med typegodkjenningen. Dette er en videreføring av gjeldende prinsipper for alle kjøretøygrupper.

4.2.3 Import fra annet land innenfor EØS

Her følges samme prinsipp som det er redegjort for under pkt. 4.1.4 ovenfor.

Godkjenning etter denne bestemmelsen forutsetter at kjøretøyet er slik det ble godkjent i annet EØS-land. Til hjelp for vurdering av dette benyttes vognkort, godkjenningssattest eller liknende. Det er viktig å merke seg at den som foreviser kjøretøyet har plikt til å legge fram den informasjonen som er nødvendig for å identifisere kjøretøyet og vise hvordan kjøretøyet faktisk var da det ble godkjent. Dersom kjøretøyet ikke kan identifiseres, ikke er i samsvar med utenlandsk godkjenning (dokumentasjonen) eller det ikke lar seg fastslå hvordan kjøretøyet framstod da det ble godkjent, kan det ikke godkjennes uten ytterligere opplysninger. Brukt kjøretøy skal også være i trafiksikker stand før det kan godkjennes. Kontrollørens faglige skjønn og fagkunnskap er viktig i forhold til vurderingen av slike kjøretøy.

Dersom det mangler opplysninger i det utenlandske vognkortet og dette er opplysninger som er påkrevd å legge inn i AEG, er ikke dette i seg selv en gyldig avslagsgrunn. Det avgjørende er om kjøretøyet utgjør en reell fare for trafiksikkerheten eller miljøet. Man må følgelig vurdere om den manglende opplysningen er av en slik karakter at man ikke kan utelukke at kjøretøyet utgjør en slik reell fare.

4.2.4 Import fra tredjeland

Ved import fra tredjeland, dvs. land som ikke er med i EØS, må kjøretøyet oppfylle de kravene som gjaldt i Norge på det tidspunkt kjøretøyet ble registrert første gang (uansett hvor dette var). Dette er en videreføring av bestemmelsene fra kjøretøyforskriften.

4.3 Autosys enkeltgodkjenning

4.3.1 Generelt

Autosys enkeltgodkjenning er tilpasset nye forskrifter slik:

- Kjøretøy med førstegangsregistreringsdato før 1. september 2016 godkjennes etter kjøretøyforskriftens krav
- Kjøretøy med førstegangsregistreringsdato fra og med 1. september 2016 godkjennes etter traktorforskriftens krav.

4.3.2 Overordnede endringer:

Alle T/C/R splittes i to hastighetsklasser; a = inntil 40 km/t, b = over 40 km/t slik:

TK	TUK
T1	a, b
T2	a, b

T3	a, b
T4	1a, 2a, 3a, 1b, 2b, 3b

4.3.3 Kravområder

Hallkontrollbildet er tilpasset ny forskrift slik at hovedvalget er godkjenning etter forordning EU 167/2013, med mulighet for å velge godkjenning etter unntaksbestemmelsene i traktorforskriftens artikkel 2 nr. 3 eller overgangsbestemmelsene i traktorforskriftens § 23 nr. 2.

Kjøretøyforskriften definerer kravområder fra 01.1 (tillatt totalvekt) til 32.1 (sidebeskyttelse), til sammen 42 kravområder. Traktorforskriften definerer kravområder fra 01 (kjøretøykonstruksjonenes integritet) til 62 (støynivå utvendig), til sammen 62 kravområder. I tillegg er kravområde 11 (lykter og lyssignaler) inndelt i 10 underområder (11a – 11j) for å kunne dokumentere spesielle typer lykter. Det er lagt til rette for å velge «Dekkes av kravområde 11» for disse underområdene.

Kjøretøyforskriften skal fremdeles være det førende i forhold til krav slik at kravområdene 10, 13, 14, 17, 18, 23, 24, 33, 34, 40, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59 og 60 (21 kravområder) som ikke er direkte sammenlignbare med kjøretøyforskriftens kravområder har valget «Ikke krav» tilgjengelig. Dette fordi det forventes at få traktorer/tilhengere vil ha dokumentasjon på disse områdene i startfasen.

Enkelte krav er videreført fra Kjøretøyforskriften etter følgende prinsipp:

- Krav som er gyldige etter kjøretøyforskriften pr. 1. september 2016.
- Krav som var gyldige for høyhastighetstraktorer (T5) pr. 30. juni 2005, videreført etter pålegg fra Samferdselsdepartementet.

Disse vil være tilgjengelig ut 2017.

Der hvor kravene er overført fra kjøretøyforskriften vil disse være hjemlet både i traktorforskriften og kjøretøyforskriften, med kjøretøyforskriftens hjemmel i parentes.

5 Ny forskrift – gjennomgang av bestemmelsene

Nedenfor følger en gjennomgang av de enkelte paragrafene.

§ 1. Formål

Disse formålene er felles for godkjenning av alle typer kjøretøy i Norge. Øvrige bestemmelser i forskriften skal søke å ivareta disse formålene.

§ 2. Virkeområde

Forskriften:

- fastsetter administrative bestemmelser og tekniske krav i forbindelse med førstegangsgodkjenning eller ibruktaking i Norge av traktor, tilhenger til traktor og utskiftbart trukket utstyr til traktor, samt av systemer, komponenter og separate tekniske enheter til disse,
- stiller krav til teknisk stand for traktor, tilhenger til traktor og utskiftbart trukket utstyr i bruk,
- stiller krav ved reparasjon, ombygging mm.

§ 3. Forordninger for godkjenning av traktor og tilhenger til traktor og utstyr.

Forordningene gjøres i denne bestemmelsen til norsk forskrift. Forordningene gjelder dersom ikke annet er fastsatt i forskriften. Ved senere endringsforordninger vil denne bestemmelsen bygges ut slik at endringsforordningene gjøres til norsk forskrift.

§ 4. Kjøretøygrupper

Vi har valgt å angi kjøretøygruppene i bestemmelsen for oversiktens skyld, selv om disse fremkommer i forordningen.

§ 5. Generelt om godkjenning og klassifisering

Paragrafen slår fast hvilket regelsett som gjelder for klassifisering og godkjenning.

Første ledd slår fast at hovedregelen er de kravene som følger av forordningen. Dette innebærer at de nye kjøretøygruppene skal benyttes, dersom ikke annet følger av forskriften. Som man ser av § 7 og § 10 er det noen kjøretøy som følger nasjonale krav og klassifisering.

Annet ledd stiller krav til hvilket språk som aksepteres på dokumentasjon og opplysninger. Vi viderefører det prinsipp som gjelder i kjøretøyforskriften § 6-11 nr. 6.

Tredje ledd slår fast at det er søkeren som selv må bære kostnadene ifm. godkjenningen. Dette er ikke noe nytt, selv om det ikke er eksplisitt uttalt i kjøretøyforskriften.

§ 6. EU-typegodkjenning

EU-typegodkjenning følger bestemmelsene i forordningen.

§ 7. Nasjonal typegodkjenning

Se nr.3.1.

§ 8. Nasjonal typegodkjenning av småserier

Se nr. 3.1.

§ 9. Restkjøretøy

Se nr. 7.8.

Det avgjørende er om kjøretøyet registreres innen fristen som er angitt i forordningen.

§ 10. Enkeltgodkjenning av ny traktor og tilhenger til traktor

Se nr. 4.1.

Når det angis at kravene i kjøretøyforskriften gjelder, innebærer dette både tekniske krav og krav til dokumentasjon.

Med fabrikantens forpliktelser menes blant annet at fabrikanten har ansvar for konstruksjonens styrke, at systemer og komponenter er i samsvar med det som er testet, at dokumentene som legges fram ved godkjenningen er riktige og at kjøretøyet som helhet er i samsvar med dokumentasjonen.

Regionvegkontoret gis i siste ledd adgang til å gjøre unntak i enkelttilfelle. Dette er ikke noen forskjell i forhold til bestemmelsene i kjøretøyforskriften, selv om det der er regulert i en egen unntaksparagraf (§1-11).

§ 11. Enkeltgodkjenning mv. av bruktimportert traktor og tilhenger til traktor

Se nr. 4.2.

§ 12. Kontroll

Dette er hentet fra kjøretøyforskriften § 6-17.

§ 13. Forbud mot å framstille kjøretøy til godkjenning

Dette er oppfølging, men også forenkling av den bestemmelse man har ved nasjonal typegodkjenning i dag i § 6-16. En slik sanksjonsmulighet bør også omfatte enkeltgodkjenning. Dette kommer i tillegg til at overtredelser av forskriften rammes av den generelle straffebestemmelse i vegtrafikkloven § 31.

§ 14. Utpeking av tekniske prøveinstanser

Vegdirektoratet var i forbindelse med arbeidet med bilforskriften i kontakt med Norsk akkreditering, for å se om deres arbeidsmåte ved akkreditering passer i forhold til forordningens bestemmelser om at prøveinstansene skal oppfylle gitte krav til organisering, kvalitetssikring og faglig kunnskap. Systemet skiller seg lite fra akkreditering på andre områder, og vi har derfor kommet til at det er fornuftig at det skal ligge en akkreditering i bunnen for søknader om utpeking som prøveinstans. Vi vil likestille akkrediteringer fra andre EØS-land fordi de er bygd over samme lest som i Norge.

Ved EF-typegodkjenning kreves det dokumentasjon fra teknisk prøveinstans utpekt av det landet som foretar godkjenningen. Ved enkeltgodkjenning og nasjonal småseriegodkjenning er det tilstrekkelig at dokumentasjonen kommer fra en teknisk prøveinstans utpekt av et av EØS-landene.

§ 15. Tilsyn og reaksjoner

En naturlig oppfølging av vår jobb med utpeking er at vi også må kunne reagere overfor tekniske prøveinstanser når forutsetningene for utpeking ikke lenger er tilstede eller arbeidet ikke utføres i samsvar med framgangsmåten som forordningen legger opp til.

§ 16. Krav til kjøretøy/utstyr i bruk

Dette er hentet fra kjøretøyforskriften § 1-5.

§ 17. Reparasjon, ombygging og oppbygging

Første ledd: Kravene i kjøretøyforskriften videreføres. Imidlertid skal oppbygd kjøretøy T som ikke omfattes av kjøretøyforskriften § 7-2 nr. 4.4, godkjennes etter den nye forskriftens § 9. § 9 viser imidlertid til kjøretøyforskriften sine krav, slik at kravene i praksis ikke blir endret.

Vi gjør spesielt oppmerksom på at dersom traktor registrert i Norge før 1. september 2016 bygges om til annen kjøretøygruppe, skal de definisjoner og klassifiseringer som gjelder på tidspunktet for ombyggingen følges, jf. kjøretøyforskriften § 1-4 tredje ledd.

Annet ledd er nytt. Bestemmelsen skal tydelig få frem at denne typen endringer ikke skal medføre at kjøretøyet blir mindre sikkert. Det kan f.eks. være innvendig utforming eller innredning og elektrisk anlegg der det er behov for å kunne vurdere sikkerheten.

§ 18. Lysutstyr og lydsignal

Bestemmelsene i kjøretøyforskriften videreføres.

§ 19. *Bruk av dekk med pigger*

Bestemmelsene i kjøretøyforskriften videreføres.

§ 20. *Gebyr*

Bestemmelsene i kjøretøyforskriften videreføres.

§ 21. *Forholdet til gamle og nye bestemmelser*

Bestemmelsen er hentet fra bilforskriften. Den viderefører prinsippet om at kjøretøy mm skal vurderes etter det kravnivå som lå til grunn for første gangs godkjenning. Videre er det tatt med at nye bestemmelser frivillig kan benyttes ved godkjenning av kjøretøy mm.

§ 22. *Unntak*

Bestemmelsen innebærer en videreføring av kjøretøyforskriften § 1-11.

Regionvegkontoret gis anledning til å gi unntak i enkelttilfeller fra reglene om reparasjon, ombygging og oppbygging.

§ 23. *Overgangsbestemmelser*

Nr. 1 første ledd: For nasjonal typegodkjenning innebærer dette at slik godkjenning kan finne sted til og med 31. desember 2017.

Nr. 1 annet ledd regulerer hvor lenge en utstedt typegodkjenning er gyldig.

Nr. 2 første ledd skal sikre at importerte kjøretøy / påbegynte godkjenningsprosesser fortsetter uhindret.

§ 24. *Ikrafttredelse*

Forskriften trer i kraft 1. september 2016.

6 Forordning (EU) nr. 167/2013

6.1 *Vedtakelse og ikrafttredelse*

Forordning (EU) nr. 167/2013 ble vedtatt 5. februar 2013 og trådte i kraft i EU den 22. mars 2013. Forordningen får bindende virkning for typegodkjenning av nye kjøretøy fra 1. januar 2016, men trer først bindende i kraft i Norge fra 1. september 2016.

6.2 *Bakgrunn og formål*

For å unngå behovet for stadig ajourføring av eksisterende unionsregelverk med hensyn til tekniske spesifikasjoner, har man med den nye forordningen vist til eksisterende internasjonale standarder og regler som er tilgjengelige for offentligheten, uten at disse må gjengis i de ulike forordninger eller direktiver.

For traktorer med en konstruktiv maksimalhastighet over 40 km/t (T5) har det til nå ikke vært mulig å foreta EU-typegodkjenning. Disse har derfor blitt typegodkjent og enkeltgodkjent i henhold til nasjonale bestemmelser. Ny forordning vil gjøre det enklere å anskaffe traktorer med hastighet over 40 km/t ettersom det vil bli EU-typegodkjente traktorer på markedet.

Formålet med rettsakten er å forenkle godkjenning av traktor, tilhengere og arbeidsutstyr mv. knyttet til traktor. Videre har rettsakten som formål å øke sikkerheten for brukeren av traktor, redusere administrative kostnader og å unngå unødvendige nasjonale bestemmelser.

6.3 Virkeområde

Forordningen regulerer typegodkjenning av skogs- og jordbrukstraktorer (gruppe T og C), tilhengere til disse (kategori R), utskiftbart trukket utstyr (kategori S), samt systemer, komponenter og separate tekniske enheter til disse. Forordningen gjelder uavhengig av om kjøretøyet har konstruktiv maksimalhastighet over eller under 40 km/t, men det gjøres et skille på 40 km/t for hvilken undergruppe kjøretøyet plasseres i. Forordningen gjelder ikke utskiftbart materiell som ved kjøring på veg løftes fullstendig eller ikke kan dreie omkring en loddrett akse.

I forordningen artikkel 4 gis det en detaljert fremstilling av kjøretøygruppene.

6.4 Nasjonal typegodkjenning

Etter artikkel 73 nr. 3 kan kjøretøy som ikke er underlagt typegodkjenning etter direktiv 2003/37/EF fortsatt registreres eller tas i bruk innen 31. desember 2017 i overenstemmelse med nasjonale regler. Dette innebærer at et medlemsland kan ha egne nasjonale regler for typegodkjenning frem til og med denne datoen. Nasjonal typegodkjenning er bare gyldig i det landet der godkjenningen er utstedt.

6.5 Nasjonal småserietypegodkjenning

Forordningen artikkel 37, jf. vedlegg II, slår fast at en fabrikant har anledning til å søke om nasjonal typegodkjenning av små serier i gruppe T og C, men ikke for gruppe R og S. Det er i vedlegg II satt en begrensning for gruppe T på 150 kjøretøy av hver type, og for gruppe C på 50 kjøretøy av hver type pr. år.

Artikkel 37 åpner for at godkjenningsmyndigheten i et medlemsland, dersom den har rimelig grunn til det, kan gi fritak for én eller flere av bestemmelsene i forordningen og rettsaktene oppført i vedlegg I til forordningen. Forutsetningen er at det fastsettes administrative bestemmelser og tekniske krav som har som mål å sikre at nivået av funksjonell sikkerhet, miljømessig beskyttelse og fører-/passasjersikkerhet, i den grad det er praktisk mulig, tilfredsstillende nivå fastsatt i en eller flere delegerede rettsakter som er opplistet i vedlegg I til forordningen.

Nasjonal småserietypegodkjenning er bare gyldig i det landet der godkjenningen er utstedt. Det er ikke satt noen frist for hvor lenge et medlemsland kan ha alternative regler for småserietypegodkjenning.

6.6 Enkeltgodkjenning

Forordningen regulerer som nevnt ikke enkeltgodkjenning av traktor. I artikkel 1 nr. 1 åpnes det for at et medlemsland kan foreta enkeltgodkjenning under forutsetning at EU-typegodkjente traktorer aksepteres. Det er ikke gitt nærmere føringer for hvilke bestemmelser som skal brukes i forbindelse med enkeltgodkjenning og det er heller ikke satt noen frist for hvor lenge et land kan ha egne nasjonale regler for enkeltgodkjenning.

6.7 Overgangsordninger

I henhold til artikkel 73 nr. 3 kan nye systemer, komponenter, separate tekniske enheter eller helt kjøretøy som er typegodkjent i henhold til direktiv 2003/37/EF fortsatt registreres, markedsføres eller tas i bruk til og med 31. desember 2017.

6.8 Restkjøretøy

Etter artikkel 39 kan en fabrikant søke til et lands myndigheter – i Norge vil dette være Vegdirektoratet – om å få sette på markedet, registrere eller ta i bruk et kjøretøy som tidligere har hatt en gyldig EU-typegodkjenning, men der typegodkjenningen har blitt ugyldig. Perioden er 24 måneder for ferdigoppbygde kjøretøy og 30 måneder for trinnvis ferdigoppbygde kjøretøy regnet fra den dato hvor EU-typegodkjenningen ble ugyldig. Dette innebærer f.eks. at dersom et ferdigoppbygd kjøretøy har en typegodkjenning etter direktiv 2003/37/EF, vil dette – forutsatt at den nasjonale myndigheten innvilger en søknad – kunne settes på markedet, registreres eller tas i bruk i inntil 24 måneder regnet fra 1. januar 2018, altså 31. desember 2019.

6.9 Kjøretøygrupper

6.9.1 Endringer i kjøretøygruppene

Etter gjeldende direktiv (2003/37/EF) inndeles gruppe T (hjultraktor) i gruppene T1 – T5, hvor T1–T4 omfatter traktorer med maksimal konstruktiv hastighet på høyst 40 km/. Gruppe T5 er hjultraktor med maksimal konstruktiv hastighet over 40 km/t. Gruppe C (beltetraktor og kjøretøy med kombinasjon hjul og belter) har tilsvarende inndeling.

I den nye forordningen (nr. 167/2013) er gruppe T5 ikke videreført. I stedet foretas det en underinndeling av gruppene T1–T4 der kjøretøy i «gruppe a» har maksimal konstruktiv hastighet på høyst 40 km/t, og «gruppe b» har maksimal konstruktiv hastighet over 40 km/t. For gruppe T1–T3 forblir øvrige vilkår uendret. Når det gjelder gruppe T4 – traktorer til særlige formål – skjer det en endring ved at den deles inn i tre undergrupper: Gruppe T4.1 (traktorer med stor bakkeklaring), T4.2 (ekstra brede traktorer) og T4.3 (traktorer med liten bakkeklaring).

Gruppe C får tilsvarende inndeling som redegjort for i forrige avsnitt.

Når det gjelder gruppe R og S, videreføres inndelingen i gjeldende direktiv. For disse gruppene har man allerede i dag underinndeling i gruppe a og b etter hvilken høyeste konstruksjonshastighet kjøretøyet har (høyst 40 km/t og over 40 km/t).

6.9.2 Utviding av virkeområde

Gjeldende direktiv regulerer EU-typegodkjenning kun for gruppene T1, T2 og T3. Grunnen til at det ikke har vært mulig å EU-typegodkjenne kjøretøy i gruppene T4, T5, R og S til tross for at disse er inntatt i definisjonene, er at det ikke har blitt utarbeidet særrettsakter for disse gruppene. Den nye forordningen gir regler for alle gruppene.

Selv om den nye forordningen omhandler typegodkjenning, er det ikke tale om en obligatorisk typegodkjenningsplikt. Det er følgelig full anledning til å fremstille kjøretøy i disse gruppene for enkeltgodkjenning i henhold til det enkelte land sine krav. Et medlemsland er likevel forpliktet til å akseptere kjøretøy som er typegodkjent etter forordningen, og kan således ikke oppstille egne nasjonale krav for disse.

6.10 Delegerede rettsakter og gjennomføringsrettsakt

Europaparlamentet og Rådet har i artikkel 71 delegert myndighet til EU-kommisjonen til å vedta rettsakter som inneholder detaljerte krav innenfor de forskjellige kravområdene. EU-kommisjonen har på dette grunnlag vedtatt fire forordninger:

- Forordning (EU) nr. 1322/2014 som inneholder krav til kjøretøyets konstruksjon og krav til prøvningsmetoder ved typegodkjenning.
- Forordning (EU) nr. 2015/68 som inneholder krav til bremsesystemer.
- Forordning (EU) nr. 2015/96 som inneholder miljømessige krav og krav til framdriftsenhet.
- Forordning (EU) nr. 2015/208 som inneholder tekniske krav og prøvemethoder vedrørende funksjonell sikkerhet.

I tillegg har EU-kommisjonen gitt en gjennomføringsforordning:

- Forordning (EU) nr. 2015/504 – som inneholder administrative bestemmelser i forbindelse med typegodkjenning og markedsovervåking

Felles for de fire førstnevnte forordningene er at de i stor grad viser til både ECE-regulativ, OECD-, ISO- og CEN-standarder. Imidlertid vil noen særdirrektiv, særlig på miljøområdet, benyttes videre. I tillegg vil en del krav fremkomme direkte i forordningene. Som en del av dette vil EU også arbeide for å tilpasse eksisterende regulativ og i flere tilfeller arbeide for å utvikle virkeområdet for regulativ som i dag kun dekker bil.

7 Forordning (EU) nr. 1322/2014

7.1 Om forordningen

Forordning (EU) nr. 1322/2014 omhandler krav til kjøretøyets konstruksjon og krav til prøvningsmetoder ved typegodkjenning, og er en særrettsakt til forordning (EU) nr. 167/2013. Forordningen ble vedtatt 19. september 2014 og trådte i kraft i EU 7. januar 2015. Forordningen får bindende virkning fra 1. januar 2016, men trer først bindende i kraft i Norge fra 1. september 2016.

Forordningen oppstiller krav som skal sørge for at føreren eller andre som arbeider på eller ved kjøretøyet, er utsatt for minst mulig risiko for skade. Forordningen består av 30 vedlegg som gir krav på ulike områder. F.eks. er det krav til styrsikre førervern, sikkerhetsbelte, skjerming av bevegelige deler, førervern mot fallende gjenstander, støysisolering, m.m. Videre angis hvilke krav som stilles til prøvningsmetoder for å dokumentere at kravene er oppfylte.

Forordningen henviser til relevante ECE-regulativer, OECD-, og ISO- og CEN-standarder.

7.2 Hva er nytt?

- Fabrikantene er ikke lenger forpliktet til å bygge prototyper i forbindelse med EU-typegodkjenning. Forordningen har derfor satt detaljerte krav til virtuell testing samt testing i regi av fabrikanten. Fabrikanter som ikke ønsker å benytte seg av muligheten for virtuell testing vil fortsatt ha anledning til ordinære fysiske testemetoder. Virtuell prøvemethoder tillates ikke når det gjelder produksjonsoverensstemmelse, selv om virtuell testemethoder har vært brukt i forbindelse med typegodkjenning.

- For å redusere antall personskader som kan skyldes at frontmonterte sammenfoldbare styrtsikre førervern ikke kan heves (dette gjelder spesielt for smalsporede traktorer), stilles det krav om at føreren skal kunne heve førervernet dersom det er nødvendig. Det er også innført strengere krav til førervernet med hensyn til inntrengende gjenstander.
- Det er foretatt innskjerping av krav vedrørende tilgang til nødutganger, plassering av betjeningsinnretning, beskyttelse mot varme overflater samt krav til forbrenningshastighet i materialet som brukes i førerhytten.
- Ettersom direktiv 80/720 ikke omfattet traktor i klasse T2 og T4.3. med en kabinforskyvning på mer enn 100 mm, er kravene til betjeningsplass og antallet nødutganger nå tilpasset alle traktorklasser.
- Det stilles nå krav til støy også fra beltetraktorer. Tidligere var det bare traktor med luftdekk som var omfattet av krav til støy.
- Krav til sikkerhetsbelter og forankring av sikkerhetsbelter er erstattet av krav som er tilpasset de spesielle forhold som traktor brukes til. Sikkerhetsbelte skal oppfylle kravene i ISO-standard 3776-3:2009, alternativt ECE-reg.nr. 16. Krav til sikkerhetsbelte gjelder alle traktorer som er utstyrt med førervern (ROPS).

8 Forordning (EU) 2015/68

8.1 Om forordningen

Forordning (EU) 2015/68 omhandler krav til bremsesystemer på traktor, tilhenger til traktor, samt trukket utstyr, og er en særrettsakt til forordning (EU) nr. 167/2013. Forordningen ble vedtatt 15. oktober 2014 og trådte i kraft i EU 12. februar 2015. Forordningen får bindende virkning fra 1. januar 2016, men trer først bindende i kraft i Norge fra 1. september 2016.

Forordningen omfatter krav til flere type bremsesystemer for alle typer traktorer, og henviser i stor grad til ECE-regulativer. Forordningen er inndelt i fire kapitler og har 13 vedlegg. Forordningen stiller krav til både konstruksjon, montering, testprosedyrer m.m.

8.2 Hva er nytt?

- Selv om kravene i denne forordningen i store trekk er basert på eksisterende bestemmelser som sist ble revidert i 1997, er det på grunn av ny teknologi foretatt tilpasninger når det gjelder testmetoder, samt mere spesifikke bestemmelser for energibeholdere, kjøretøyer med hydrostatisk transmisjon (hydraulisk momentoverføring), kjøretøyer med påløpsbrems, kjøretøyer med komplekse elektroniske styresystemer, blokkeringsfrie bremsesystemer samt elektroniske kontrollerte bremsesystemer.
- Når det gjelder blokkeringsfrie bremsesystemer vil det for traktorer med maksimal hastighet over 60 km/t fra 1. januar 2020 og for traktorer med konstruktiv hastighet over 40 km/t fra 1. januar 2021 bli stilt krav til ABS-bremser. Ettersom det er vanskelig å få ABS-bremsesystem til traktorer med maksimal hastighet mellom 40 - 60 km/t, vil

Kommisjonen før en eventuell innføring av slikt krav, undersøke om finnes ABS-bremseteknologi på markedet for denne hastighetsgruppen og bruksområde.

- Forordningen inneholder strengere krav til betjeningsanordninger til tilhengerens bremses og bremsekobling mellom traktor og tilhenger.

9 Forordning (EU) 2015/96

9.1 Om forordningen

Forordning (EU) 2015/96 omhandler miljømessige krav og krav til framdriftsenhet på traktor, tilhenger til traktor, samt trukket utstyr, og er en særrettsakt til forordning (EU) nr. 167/2013. Forordningen ble vedtatt 1. oktober 2014 og trådte i kraft i EU 12. februar 2015. Forordningen får bindende virkning fra 1. januar 2016, men trer først bindende i kraft i Norge fra 1. september 2016.

Forordningen oppstiller hvilke utslipps- og støyverdier som aksepteres, samt hvilke prøvningsmetoder som skal benyttes for å måle disse verdiene. Forordningen er inndelt i fire kapitler og har fem vedlegg.

I forordningen fremgår det at grenseverdier og prøvemetoder for utslipp som fremkommer i direktiv 97/68 skal innføres trinnvis. I artikkel 11 er det bestemt at 24 måneder etter datoen for ikrafttredelsen av forordning 167/2013 som utvider virkeområdet for direktiv 97/68/EF, skal det ikke utstedes typegodkjenninger for kjøretøyer som ikke er i henhold til direktiv 97/68/EF. Typegodkjenninger som er utstedt for motorer som ikke oppfyller kravene skal være gyldig i 3 år etter at 167/2013 er trådt i kraft, dvs. frem til og med 31. desember 2018.

9.2 Hva er nytt?

- I den delegerte forordning for miljø fremgår det at motorer i traktor skal oppfylle direktiv 97/68 i maskindirektivet når det gjelder utslipp.
- Det innføres en standardisert metode for måling av brennstofforbruk og Karbondioksid (CO₂).
- Måling av støynivå som gjelder traktor med luftfylte hjul og beltetraktor
- Det kan gis typegodkjenning av motor som komponent eller motorfamilie. Med motorfamilie menes motorer som har felles konstruksjonsparametre.

10 Forordning (EU) 2015/208

10.1 Om forordningen

Forordning (EU) 2015/208 omhandler tekniske krav og prøvemetoder vedrørende funksjonell sikkerhet for traktor, tilhenger til traktor, samt utskiftbart trukket utstyr, og er en særrettsakt til forordning (EU) nr. 167/2013. Forordningen ble vedtatt 8. desember 2014 og trådte i kraft i EU 9. mars 2015. Forordningen får bindende virkning fra 1. januar 2016, men trer først bindende i kraft i Norge fra 1. september 2016.

Forordningen oppstiller blant annet krav til styring, hastighetsmåler, synsfelt, ruter, lys, innvendig utstyr for beskyttelse av fører (belter, nakkestøtter, dører), krav til utvendig utforming av traktor, EMC, tyverisikring, vekt og dimensjoner, side- og

underkjøringshinder, mekaniske koblinger. Forordningen er inndelt i fire kapitler og har 34 vedlegg, hvor de enkelte vedleggene stiller krav til traktorens funksjonelle sikkerhet.

10.2 Hva er nytt?

- I 2003/37/EF ble det i stor utstrekning vist til diverse EU-direktiver. I denne forordningen er det kun henvist til ECE-regulativer og OECD-regulativer.
- Krav til side- og underkjøringshinder bak på tilhenger klasse Ra og Rb
- Krav til trekkanordninger, hvor det er bestemt at enhver traktor skal ha trekkanordning i henhold til denne forordningen.
- Spesifiserte krav til dekk på traktor i forhold til maksimal belastning.
- Krav til avskjerming for traktor og henger konstruert for hastighet over 40 km/t.
- Krav til hastighetsmåler for alle traktorer med konstruktiv hastighet på mer enn 30 km/t.
- Traktorer i klasse T og C skal oppfylle krav til fremadrettet synsfelt iht. ISO 5721-2013, sideveis ISO 5721-2:2014.
- Krav til tyverisikring. Krav til traktorens dimensjoner og vekter. Krav til belter for beltetraktorer. Videre er det krav til mekaniske koblinger mellom traktor og tilhenger.

11 Forordning (EU) 2015/504

11.1 Om forordningen

Forordning (EU) 2015/504 omhandler administrative bestemmelser for godkjenning og markedsovervåking av traktor, tilhenger til traktor, samt trukket utstyr, og er en særrettsakt til forordning (EU) nr. 167/2013. Forordningen ble vedtatt 11. mars 2015 og trådte i kraft i EU 17. april 2015. Forordningen får bindende virkning fra 1. januar 2016, men trer først bindende i kraft i Norge fra 1. september 2016.

Forordningen fastsetter tiltak for å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av de administrative bestemmelser for typegodkjenning av nye jord- og skogsbrukskjøretøy, samt av systemer komponenter og separate tekniske enheter konstruert og framstilt for slike kjøretøy. Dessuten fastsettes administrative bestemmelser for markedsføring og ibruktaking av deler eller utstyr som kan utgjøre en alvorlig risiko for at vesentlige systemer ikke fungerer korrekt. Denne forordning er utarbeidet i samsvar med bestemmelsene i artikkel 22 i forordning (EU) nr. 167/2013.

11.2 Hva er nytt?

- Forordningen samler alle malene (modellene) for skjemaene som skal brukes i forbindelse med typegodkjenning og registrering av jord- og skogsbrukskjøretøyer. Det gis også bestemmelser for bruken av disse. Tidligere har det vært vanlig at alle tekniske rettsakter har inneholdt maler av administrative dokumenter. Malene har i tillegg vært en del av typegodkjenningsdirektivet. Dermed har hvert dokument vært regulert av minst to separate rettsakter. Denne samlingen av administrative bestemmelser og dokumentmaler i en forordning, anses derfor å være en forenkling i forhold til tidligere ordning. Malenes innhold er endret for å tilpasses utviklingen som har foregått for jord- og skogsbrukskjøretøy, både med hensyn til den tekniske utviklingen og til utviklingen av de tekniske bestemmelsene. Eksempelvis innføring av krav til ABS-bremser for traktorer over 40 km/t.

- Videre er det satt krav til at det skal være adgang for uavhengige verksteder å kunne hente ut opplysninger i forbindelse med reparasjon av kjøretøyet inklusiv informasjon om OBD. Det er utarbeidet tre maler for typegodkjenningsattester for henholdsvis: ferdigoppbygde traktorer, trinnvis ferdigoppbygde traktorer og delvis oppbygde kjøretøyer.