



Statens vegvesen

Likelydende brev
Se vedlagt liste

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:
Håkon Rosendahl - 22073757

Vår referanse:
2013/074324-001

Deres referanse:

Vår dato:
27.06.2013

Høring: Implementering av direktiv 2013/8/EU og forordning (EU) nr. 143/2013 samt innføring av generell unntaksbestemmelse i forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil. Overgangsbestemmelse for motorsykler og traktorer i kjøretøyforskriften

Vegdirektoratet sender med dette på høring forslag til endringer i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil og forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (heretter kjøretøyforskriften). Forskriftene er hjemlet i lov 18. juni 1965 nr. 4 (vegtrafikkloven), jf delegasjonsvedtak av 24. nov 1980.

Implementering av rettsakt (gjelder kjøretøygruppe **bil**) som medfører endringer i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil:

- **Kommisjonens forordning (EU) nr. 143/2013 av 19. februar 2013** som endrer europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF og kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008 hva gjelder innovative teknologier for reduksjon av CO₂-utslipp fra lette person- og varebiler som underkastes typegodkjenning etappevis

Implementering av rettsakt (gjelder kjøretøygruppe **traktor**) som medfører endringer i kjøretøyforskriften):

- **Kommisjonsdirektiv 2013/8/EU av 26. februar 2013** som, for tilpasning til den tekniske utvikling, endrer europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/144/EF om visse komponenter og spesifikasjoner for jord- og skogbrukstraktorer

Begge rettsaktene har vært behandlet i Spesialutvalget (SU) for handelsforenklinger og er funnet relevante og akseptable for Norge. Det presiseres likevel at ingen av rettsaktene ennå er tatt inn i EØS-avtalen, og det tas forbehold om at dette blir gjort.

Andre foreslåtte endringer i kjøretøyforskriften:

Det foreslås å forskriftsfeste bestemmelser som sikrer at traktor og MC dokumentert etter nytt rammeregulverk kan godkjennes i Norge (tilsvarende § 6-3 for bil).

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no

Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

Andre foreslåtte endringer i forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil:

Det foreslås å innføre en generell unntaksbestemmelse fra forskriften (etter mønster av kjøretøyforskriften § 1-11).

Endringene foreslås tatt inn dels i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil, og dels i kjøretøyforskriften. Forslaget til endringer i forskriften følger vedlagt.

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

Begge forskriftene finnes på internettsiden www.lovdato.no. Rettsaktene finnes blant annet på EU sine hjemmesider: <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/directives/index.htm>

1. Implementering av Kommisjonens forordning (EU) nr. 143/2013.

Forordning (EU) nr. 143/2013 omhandler metode for fastsettelse av CO₂-utslipp fra kjøretøy som bygges opp og godkjennes i flere trinn (multi-stage type-approval). Forordningen endrer direktiv 2007/46/EF når det gjelder administrative krav ved godkjenning av slike kjøretøy, og kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008 når det gjelder teknisk målemetode for CO₂-utslipp.

Å fastsette CO₂-utslipp fra kjøretøy som er oppbygget i flere trinn (multi stage vehicle) er en utfordring. Slike kjøretøy blir ofte tilpasset den enkelte kunden og dermed satt sammen av flere forskjellige produsenter. Det faktum at kjøretøyet settes sammen av forskjellige produsenter vanskeliggjør muligheten til å teste de ferdige kjøretøyenes avgassnivåer på en kostnadseffektiv måte.

Forordning (EU) nr. 510/2011 om CO₂-utslipp fra varebiler fastsetter blant annet at CO₂-utslipp, drivstoffeffektivitet og masse for ferdigstilt kjøretøy skal være representativt, samtidig som det ikke skal legges overdreven byrde på produsenten av basiskjøretøyet. Samme forordning sier også at det er produsenten av basiskjøretøyet som skal fastsette CO₂-verdien.

Med utgangspunkt i forordning (EU) nr. 510/2011 har Kommisjonen vurdert to ulike metoder for å fastsette CO₂-verdi:

Dette kan gjøres ved å måle CO₂-verdien på forskjellige oppbygde kjøretøy med ulike påbygg og vekt, der man i en graf vil kunne lese av CO₂-verdi etter vekt på aktuelt kjøretøy. Alternativt kan det fastsettes en gjennomsnittlig vekt for påbygg, hvorpå kjøretøyene kan testes med denne vekten for å fastsette en CO₂-verdi for samtlige varianter av et kjøretøy.

Kommisjonen har valgt den siste metoden - å fastsette en gjennomsnittlig masse ("default added mass") - for alle typer av påbygg til basiskjøretøyet. Den gjennomsnittlige massen skal beregnes utfra en formel hvor basiskjøretøyet referansevekt, basiskjøretøyet teoretiske maksimale totalvekt og en multiplikasjonsfaktor inngår. Den gjennomsnittlige massen og basiskjøretøyet referansevekt summeres, og det er denne summerte massen som skal brukes når CO₂-utslippet skal måles.

Direktiv 2007/46/EF og forordning (EF) nr. 692/2008 er implementert i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil, vedlegg 1, hvor den nye forordningen er tenkt implementert.

Forordningen innebærer ikke administrative konsekvenser utover det som må gjøres for å implementere rettsakten i norsk regelverk. Den antas heller ikke å få økonomiske konsekvenser av betydning. Dog vil det bli noe endret engangsavgift for visse typer kjøretøy ved at oppgitt CO₂-utslipp kan bli satt noe høyere eller lavere.

Forordningen ble vedtatt 19. februar 2013, og trådte i kraft i EU den 12. mars 2013. Det er en overgangsperiode frem til 1. januar 2014 for basiskjøretøy og ferdigoppbygde kjøretøy med samsvarssertifikat utstedt før endringene trådte i kraft.

Hovedmålsettingen med kommisjonens rettsakt er på en enkel måte å fastsette CO₂-verdien for trinnvis oppbygde kjøretøy. Endringene antas å få minimale praktiske konsekvenser for Norge. Testing av trinnvis oppbygde kjøretøy vil bli mindre komplekst som følge av rettsakten.

Forordningen vurderes å være relevant og akseptabel for Norge

2. Implementering av Kommisjonsdirektiv 2013/8/EU

I dagens bilag IV til direktiv 2009/144/EF er det generelle bestemmelser når det gjelder krav til mekaniske koblinger mellom traktor og henger samt krav til vertikal belastning på koblingen. Det er kommet nye koblingstyper som er konstruert i henhold til ISO standarder. Der hvor disse standardene i enkelte land brukes som nasjonale bestemmelser, har kommisjonen funnet det nødvendig at koblinger som tilfredsstiller ISO- 6489-5 2011, ISO 24347:2005 og ISO 6489-4:2004 blir et krav i tillegg til de krav som fremkommer når det gjelder koblinger i direktiv 2009/144/EF. Endringene fremkommer av bilag IV hvor det er angitt typer av tilkoblinger og tekniske krav knyttet til koblingene, som vektbelastning (både vertikal og horisontal belastning) og dimensjoner mv. som fremgår av nevnte ISO-standarder. I bilag IV pkt.1.1. er det presisert at det kun er mekaniske koblinger som er montert på traktoren som er omfattet av direktivet.

Direktiv 2009/144/EF er implementert i kjøretøyforskriften, og direktiv 2013/8/EU vil bli implementert i forskriftens vedlegg 1 (krav til tilhengerkobling for traktorer).

Direktivet får ingen administrative konsekvenser utover det som må gjøres for å implementere direktivet i norsk rett. For private vil ikke dette få økonomiske konsekvenser ettersom dette blir påmontert traktoren ved produksjon.

Direktivet ble vedtatt den 26. februar 2013 og trådte i kraft i EU den 1. april 2013. Direktivet vurderes å være relevant og akseptabelt for Norge.

3. Nye «overgangsbestemmelser» i kjøretøyforskriften for traktor og MC

Kjøretøyforskriften angir de tekniske krav som gjelder for godkjenning av traktor og MC. Det er imidlertid vedtatt nytt rammeregulativ for traktor (forordning 167/2013) og MC (forordning 168/2013). Rammeregulativet vil bli supplert med utfyllende rettsakter i løpet av ca 2-3 år. Det nye godkjenningsregulativet vil bli implementert som bindende regelverk i Norge innen 1. januar 2016, som også er datoen for ikrafttreddelsen av nevnte forordninger.

I tiden frem til 1. januar 2016 er det sannsynlig at det vil komme nye typer traktor og MC som helt eller delvis er godkjent etter det nye regelverket. For å sikre at disse kan godkjennes i Norge (som en opsjon til de någjeldende bestemmelser i kjøretøyforskriften), foreslås en «overgangsbestemmelse» etter mønster av kjøretøyforskriften § 6-3 (tilsvarende bestemmelse for bil).

Bestemmelsen foreslås som ny § 6-3a (for traktor) og ny § 6-3b (for MC), der det gis anledning til godkjenning av traktor/MC som er dokumentert etter rammeforordningene med utfyllende regelverk.

4. Generell unntaksbestemmelse i forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil.

Nevnte forskrift trådte i kraft 15. september 2012. Mens kjøretøyforskriften i § 1-11 hadde en generell unntaksbestemmelse fra forskriften (dels for Vegdirektoratet, og dels for Regionvegkontoret), ble ingen slik generell bestemmelse inntatt i ny forskrift. Behovet for en slik bestemmelse ble vurdert å være marginal, da man forutsatte at forskriften uttømmende dekket behovet for godkjenning. I tillegg ble det lagt opp til sammenfallende krav og rutiner for enkelt- og typegodkjenning. Når det gjelder enkeltgodkjenning av ny eller brukt bil er det imidlertid adgang for «godkjenningsmyndigheten» (trafikkstasjon, region) til å gjøre begrenset unntak i §§ 9 og 10.

Det er nå ¾ år siden den nye forskriften trådte i kraft. I denne perioden har det oppstått ulike, til dels akutte situasjoner, der behovet for å innføre en generell unntaksbestemmelse har blitt satt på spissen. Uten en slik bestemmelse har det vært svært utfordrende, til dels umulig, å avhjelpe visse situasjoner på en effektiv måte og til beste for samfunnet.

Utforming av moderne regelverk er et kompromiss mellom omfang og innhold. Man tilstreber å gjøre forskriften så konsis og dekkende som mulig etter formålet. Alle eventualiteter er det imidlertid ikke praktisk mulig å ta høyde for ved utformingen. På denne bakgrunn er det forholdsvis vanlig at forskrifter inneholder en unntaksbestemmelse i en eller annen form. Dette inntrykket er bekreftet ved en gjennomgang av sammenliknbart regelverk.

Vegdirektoratet vurderer på denne bakgrunn at det er et reelt behov for en generell unntaksbestemmelse i den nye forskriften. I praksis vil dette innebære en videreføring av tilsvarende bestemmelse i kjøretøyforskriften (§1-11), som vil tjene som mal. Fra et regelverks- og rettssikkerhetsperspektiv vurderes dette uproblematisk, forutsatt at bestemmelsen anvendes etter sin hensikt og ikke lenger enn formålet ved unntaket tilsier. Som i kjøretøyforskriften vil begrensningen med at unntak ikke kan gis i strid med EØS-avtalen, videreføres.

Dersom et forvaltningsorgan skal kunne dispensere fra en forskrift, er det krav om at unntaksbestemmelsen må fremgå av forskriften selv. Dette følger av forvaltningsloven § 40.

Inntil videre vil bestemmelsen kun gi Vegdirektoratet en generell unntaksadgang. I forbindelse med revisjonsarbeidet av forskriften høsten 2013, vil et tilsvarende – men noe mer begrenset – unntak for Regionvegkontoret bli vurdert. Grunnen til dette er at revisjonsarbeidet sannsynligvis nærmere vil avdekke behovet for og et hensiktsmessig omfang av en slik unntaksbestemmelse for Regionvegkontoret.

5. Andre opplysninger

De rettsakter som foreslås implementert vurderes å være EØS-relevante og akseptable for Norge. Norge har ikke deltatt i arbeidsgrupper ved utarbeidelsen av rettsaktene. Norge har imidlertid deltatt i EU's tekniske komité for kjøretøy (TCMV), der regelverket har blitt diskutert.

6. Administrative og økonomiske konsekvenser ved implementering av rettsaktene:

Implementeringen av rettsaktene antas ikke å ha økonomiske eller administrative konsekvenser av betydning i Norge for private eller offentlige instanser utover det som må gjøres for å implementere rettsakten i norsk regelverk.

Når det gjelder overgangsbestemmelsene og unntaksbestemmelsen, så vurderes det at de administrative og økonomiske konsekvenser av disse er begrenset til Vegdirektoratets forskriftsarbeid.

7. Høringsfrist:

Vi ber om at høringsinstansenes eventuelle kommentarer og forslag til endringer gis **innen 1. september 2013.**

Eksterne mottakere:
Høringsinstansene