

## Vedlegg 1 Høringsnotat

### Høring – Forskrift om endring av forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil

#### 1. Generelt

Vegdirektoratet sender med dette på offentlig høring forslag til nytt vedlegg 2 i forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil.

Vegdirektoratet er vedtaksmyndighet for forskriften, jf. delegeringsvedtak 24. november 1980 nr. 1 der Samferdselsdepartementet har bestemt at kompetanse etter vegtrafikkloven 18. juni 1965 § 13, § 14, § 15 og § 16 skal delegeres til Vegdirektoratet.

#### 2. Høringsfrist

Høringsfrist settes til 20. november 2013. Begrunnelsen for den korte høringsfristen er at restkjøretøyperioden for registrering av tilhengere (jf. nedenfor) utløp 29. oktober 2013. Vi ønsker å etablere en ordning for nasjonal småserietypegodkjenning for tilhengere som et alternativ til fullverdig EF-typegodkjenning for produsenter av tilhengere som de facto er småserieprodusenter, og derfor ikke har et reelt behov for slik fullverdig EF-typegodkjenning.

Samferdselsdepartementet har i brev av 25. oktober samtykket til høring med forkortet høringsfrist.

I e-post av 30. august i år ble også tilhengerprodusentene informert om den forestående høringen, og med en skisse for de tekniske og administrative krav som her foreslås. Videre ble tilhengerprodusentene henvist til å gjennomføre ISO-sertifisering, jf. høringsvedlegg 3.

Det foreslås at endringsforskriften trer i kraft straks den er vedtatt.

#### 3. Bakgrunn

Ved ikrafttredelse av forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil 15. september 2012 ble direktiv 2007/46/EF implementert fullt ut. Forskriften hjemler muligheten for henholdsvis tre typer godkjenning; EF-typegodkjenning, nasjonal småserietypegodkjenning og enkeltgodkjenning av kjøretøy.

Etter direktivet vedlegg XIX skal tilhengere i kjøretøygruppe O1-O4 tilfredsstillende de tekniske krav som gjelder for EF-typegodkjenning fra og med 29. oktober 2012. Allerede eksisterende nasjonale typegodkjenninger utstedt i henhold til kjøretøyforskriften kap. 6 har fra samme dato ikke lenger kunnet benyttes ved førstegangsregistrering av nye hengere, med mindre man benytter seg av overgangsordningen som fremgår av forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil § 22 nr.1 annet ledd, jf. § 8 som lyder:

*Når nye bestemmelser trer i kraft kan Vegdirektoratet etter søknad, ved behov og dersom det ikke i vesentlig grad er til ulempe for trafiksikkerhet og/eller miljø, gi tillatelse til at restkjøretøy registreres i Norge innenfor de grenser som følger av direktiv 2007/46/EF artikkel 27 jf. vedlegg XII B første alternativ. Unntaksvis kan annet alternativ benyttes. Bestemmelsen benyttes også ved nasjonal småserietypegodkjenning.*

Denne bestemmelsen fremgår også av godkjenningsdirektivet art. 27. Unntaksbestemmelsen er både tidsbegrenset og antallsbegrenset. For kjøretøy i gruppe O kan inntil 30 % av antall

kjøretøy av samme type som ble tatt i bruk i Norge de siste tolv måneder tillates registrert som restkjøretøy. Dersom 30 % utgjør mindre enn 100 kjøretøy, kan Vegdirektoratet tillate maksimalt 100 kjøretøy registrert. Unntaket er begrenset til en periode på tolv måneder for ferdigoppbygde kjøretøy.

Restkjøretøyperioden for tilhengere er på 1 år, frem til 29. oktober 2013.

Selv om vi i ovennevnte forskrift har hjemmel til å utstede nasjonal småserietypegodkjenning, er de tekniske og administrative kravene ikke endelig utarbeidet, og rutiner for behandling av søknad om slik typegodkjenning ikke etablert. Herværende forskriftsforslag, se høringsvedlegg 2, omfatter kun tilhengere i kjøretøy gruppe O1 og O2.

#### *4. Nasjonal typegodkjenning av tilhengere produsert i små serier*

Med nasjonal typegodkjenning av kjøretøy produsert i små serier menes typegodkjenning som er utstedt i henhold til Forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil § 7. Vegdirektoratet er myndighet for slik godkjenning, men en formell ordning for dette er ikke på plass, og de tekniske krav som stilles i forskriften for en eventuell slik godkjenning er i dag de samme som for EF-typegodkjenning. For nasjonal småserietypegodkjenning følger det videre en begrensning i antall kjøretøy som får produseres pr type pr år, jf. direktiv 2007/46/EU artikkel 23 og bilag XII nr. 2.

Flere av de norske tilhengerprodusentene hadde på tidspunkt for ikrafttredelse av ny forskrift ingen EF-typegodkjenning for sine tilhengere, og er, som følge av at vi frem til i dag ikke har kunnet tilby nasjonal småserietypegodkjenning i Norge, blitt tvunget til å søke EF-typegodkjenning for flere av sine produkter, alternativt fremstille de enkelte kjøretøy for enkeltgodkjenning. Selv om flere av aktørene pr. i dag derfor har en EF-typegodkjenning, har bransjen gitt klart uttrykk for et behov for at det tilbys nasjonal småserietypegodkjenning for tilhengere, og at de tekniske og administrative krav for dette utarbeides og forskriftsfestes.

#### *5. Tekniske og administrative krav for nasjonal småserietypegodkjenning for tilhenger*

Etter direktiv 2007/46/EF art 23 kan det ved utstedelse av nasjonal småserietypegodkjenning lempes på de krav som stilles i nærmere angitte rettsaker forutsatt at det fastsettes relevante alternative krav. I henhold til direktivet artikkel 23 nr. 2 omfatter alternative krav både administrative bestemmelser og tekniske krav.

De tekniske krav som fremkommer i direktiv 2007/46/EF vedlegg IV, jf. forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil vedlegg 1 vil i utgangspunktet også gjelde ved søknad om nasjonal småserietypegodkjenning av tilhengere. Tilhengerne er i stor grad sammensatt av e/E-merkede komponenter, og de tekniske krav som stilles i dagens forskrift vedlegg 1 bør derfor ikke by på et problem å dokumentere. Vi ber likevel om høringsinstansenes innspill her.

Vi finner likevel grunnlag for å lempe på de administrative bestemmelsene ved søknad om nasjonal småserietypegodkjenning. Lempingen består i all hovedsak i lempninger i dokumentasjonskrav, da – som nevnt over – slike hengere i all hovedsak består av e/E-merkede komponenter. De administrative lempninger fremkommer i forskriftsforslaget, se vedlegg 2, forslag til endringsforskrift av forskrift 5. juli 2013 nr. 817.

Vi viser også til forordning (EF) nr. 407/2011 som gjør gitte tekniske krav knyttet til ECE-regulativer gjeldende for EF-typegodkjenning allerede fra 1. november 2013. Vi finner ikke

grunnlag for å stille de samme tekniske krav for nasjonal småserietypegodkjenning for tilhenger som for EF-typegodkjenning fra det nåværende tidspunkt, men viser til at kravene vil gjelde for registrering, salg og ibruktaking, herunder utstedelse av nasjonal småserietypegodkjenning, fra 1. november 2014, jf. forordningen art. 3.

Vegdirektoratet foreslår for øvrig at det er de tekniske krav som følger av direktiv 2007/46/EF, og ikke alternative standarder, som legges til grunn ved nasjonal småserietypegodkjenning.

Ved vedtakelse av nytt vedlegg II foreslås det også at dette forskriftsfestes i *forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil § 7 annet ledd nytt 5.* punktum. Det foreslås også at det i § 7 tredje ledd presiseres at fabrikanten i nærmere angitte tilfeller kan utstede nødvendig dokumentasjon.

#### *6. Kostnader for nasjonal småserietypegodkjenning for tilhenger*

Med hensyn til gebyrfastsettelse for utstedelse av nasjonal typegodkjenning for T5-traktorer og beltemotorsykler følger det av kjøretøyforskriften § 1-14 hhv et gebyr på 1420,- for kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg, og et gebyr på 2130,- kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg.

Gebyr for nasjonal småserietypegodkjenning etter forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil følger tilsvarende satser, jf. forskriften § 20.

Statens vegvesen arbeider ut fra et prinsipp om at gebyrene skal være kostnadsriktige. Gebyrer for nasjonal typegodkjenning av traktor og beltemotorsykel er i den senere tid blitt kostnadsberegnet. Tilsvarende kostnadsberegning er ikke foretatt ved gebyrfastsettelse for nasjonal småserietypegodkjenning etter forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil. Vi har på det nåværende tidspunkt ikke oversikt over alle relevante alle kostnadselementer. Ved tilbud av ordningen vil vi likevel ikke foreta endringer på dagens gebyrsatser, men vil foreta en kostnadsberegning sammen med øvrig kostnadsberegning av andre gebyrer i 2014.

Det må derfor på sikt forventes at gebyrsatsen vil øke betraktelig når alle kostnadselementer er iberegnet.

#### *7. Økonomiske og administrative konsekvenser*

Slik ordningen for nasjonal småserietypegodkjenning av tilhengere skisseres i dag, vil tilretteleggelse og igangsetting av ordningen medføre et merarbeid for Statens vegvesen Vegdirektoratet. Merarbeidet vil i all hovedsak bestå i etablering av rutiner for kontroll av tilhengere og kontroll av fremlagt dokumentasjon og i selve utstedelse av nasjonal småserietypegodkjenning.

På den annen side er alternativet for de enkelte tilhengerprodusentene søknad om fullverdig EF-typegodkjenning eller enkeltgodkjenning. Ordningen, med lempeligere administrative og tekniske prosedyrer enn for EF-typegodkjenninger, legger opp til at det fortsatt skal være mulig å produsere tilhengere i Norge innenfor de tekniske rammer som EØS-avtalen gir. Ordningen bidrar til en positiv utvikling i norsk næringsliv.

Alternativet til en nasjonal småserietypegodkjenning for tilhengere er at produsenten enten må søke EF-typegodkjenning for tilhengere som i utgangspunktet blir produsert i små serier, eller

at de enkelte hengere fremstilles for enkeltgodkjenning på en av Statens vegvesen trafikkstasjoner. For tilhengere som er produsert i små serier vil det derfor være besparende også for Statens vegvesen å tilby en forenklet godkjenningsprosess ved nasjonal småserietypegodkjenning.

Eventuelle kostnader til sertifisering, jf. krav til ISO-sertifisering, vil komme i tillegg for de enkelte tilhengerprodusenter.