



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Forslag om unntak fra krav til montering av avanserte kjøresystemer (AEBS og LDWS) for visse typer kjøretøy (biler) som enkeltgodkjennes

og

Forslag til endringer i overgangsbestemmelsen i bilforskriften § 9 tiende ledd, motorsykkelforskriften § 9 syvende ledd og traktorforskriften § 10 niende ledd. Endringen skal gi økt forutsigbarhet for hvilke tekniske krav som må være oppfylt på tidspunkt for enkeltgodkjenning av kjøretøy.

Vegdirektoratet
Trafikant – og
kjøretøyavdelingen
19. august 2016

1. Innledning

Vegdirektoratet sender med dette ut følgende to forslag på høring:

- Forslag om unntak fra krav om automatisk nødbremsesystem og kjørefeltvarsling for visse typer kjøretøy (biler) som enkeltgodkjennes (AEBS og LDWS)
- Forslag om endring i overgangsbestemmelsen i bilforskriften § 9 tiende ledd, motorsykkelforskriften § 9 syvende ledd og traktorforskriften § 10 niende ledd.

Forskriftene finnes på internettsiden www.lovdata.no. De omtale direktiv og forordninger finnes blant annet på EUs hjemmesider: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=en>

2. Høringsfrist

Endringsforslagene tar sikte på å tre i kraft 1. november 2016.

Vegdirektoratet ber om at høringsinstansenes eventuelle kommentarer til forslag til endringer gis senest **fredag 30. september 2016**.

3. Fritak fra krav til montering av avanserte kjøresystemer for kjøretøy som enkeltgodkjennes

3.1 Generelt om avanserte kjøresystemer

De tekniske kravene i forbindelse med typegodkjenning av biler – med hensyn til sikkerhets- og miljøelementer – har i Europa blitt harmonisert for å forhindre at de er ulike i medlemsstatene, og for å sikre et høyt nivå av trafikksikkerhet og miljøbeskyttelse. Den tekniske utviklingen innenfor avanserte sikkerhetssystemer gir nye muligheter til å redusere antallet trafikkofre. For å minimere antallet trafikkofre, har EU ansett det som nødvendig å innføre noen relevante teknologier.

Elektroniske stabilitetskontrollsystemer, avanserte nødbremsesystemer (AEBS) og systemer som advarer om at kjørefeltet forlates (kjørefeltvarsler, LDWS-systemet) har et potensiale med hensyn til reduksjon av trafikkofre. EU-kommisjonen har derfor i overensstemmelse med FN/ECE-regulativene fastsatt krav til slike systemer for de kjøretøygruppene der dette er hensiktsmessig og der det er påvist at systemene vil forbedre det samlede sikkerhetsnivå.

Dette regelverket er i stadig utvikling, og det vil sannsynligvis komme flere avanserte kjøresystemer i årene som kommer.

3.2 Om regelverket og typegodkjenning

Rammedirektiv 2007/46/EF angir generelle tekniske krav som skal være oppfylt ved godkjenning av nye kjøretøy. Kravet til hvilke kjøretøygrupper som skal ha montert slikt utstyr og tidsfristene og montering fremgår av forordning (EF) nr. 661/2009. De tekniske forordningene som er utarbeidet med hjemmel i forordning (EF) 661/2009 inneholder eventuelle unntak fra monteringskravet. Vi nøyer oss i denne sammenhengen å henvise til unntakene for henholdsvis AEBS og LDWS slik de fremgår av forordning (EU) 347/2012 og forordning (EU) 351/2012.

Bilforskriftens vedlegg 1 (som i all hovedsak tilsvarende direktiv 2007/46/EF vedlegg IV) viser til hvilke EU-rettsakter/ECE-regulativer som er tatt inn i norsk forskrift. Avansert nødbremsesystem – forordning EF 661/2009 som senest endret ved forordning 2015/562 – er tatt inn i vedleggets rad (kravområde) 65. Kravene til kjørefeltvarsler – forordning EF 661/2009 som senest endret ved forordning 351/2012 – er tatt inn i rad (kravområde) 66. Det fremgår av vedlegget hvilke kjøretøygrupper som er pålagt å ha disse systemene installert, dvs. M2, M3, N2 og N3 (tyngre kjøretøy).

Kravet til hvilke kjøretøygrupper som skal ha montert slikt utstyr og tidsfristene for montering fremgår spesifikt av forordning (EF) nr. 661/2009, og gjelder *europaisk typegodkjenning* av kjøretøy. Forordning (EF) nr. 661/2009 er altså tilpasset produksjon av kjøretøy i store serier, samt europeisk vegnett og trafikk. Kost/nytteanalysen som ble foretatt ved utarbeidelsen av denne bestemmelsen i ECE viste at dette var kostnadseffektivt for kjøretøy som kjører på motorveg/høyhastighets veg. Fordelen med å montere dette på kjøretøy med annet bruksområde ble ansett som usikker.

Bestemte spesialkjøretøy er fra EU's side unntatt fra kravene til AEBS og LDW. Hvilke kjøretøy dette er fremgår dels av særforordningene 351/2012 og 2015/562 samt av direktiv 2007/46/EF vedlegg XI. Begrunnelsen er at systemene ikke vil fungere sikkert (etter sin hensikt) på slike kjøretøy.

3.3 Bakgrunn og begrunnelse for forslag om unntak for AEBS og LDW for visse typer kjøretøy som enkeltgodkjennes

Det klare målet er at slikt utstyr skal monteres på alle kjøretøytyper der det er mulig, og at utstyret i så måte virker korrekt når det er montert. Vegdirektoratet er imidlertid av den oppfatning at ettersom forordning 661/2009 gjelder for typegodkjenning, åpner rettsakten for unntak fra kravene ved *enkeltdokkjenning* av kjøretøy.

Vegdirektoratet har i denne sammenheng vurdert om kravene i forordning 661/2009 om AEBS og LDWS, også skal gjelde ved *enkeltdokkjenning* av kjøretøy.

Direktiv 2007/46 artikkel 24, gir Norge adgang til å fastsette alternative krav ved enkeltgodkjenning. De alternative kravene skal, så langt praktisk mulig, være på samme sikkerhetsmessige nivå som for typegodkjenning.

Vegdirektoratet har i tråd med dette vurdert at *visse kjøretøytyper ved enkeltgodkjenning*, bør unntas fra kravet om montering av AEBS og/eller LDWS. (Kjøretøy som er typegodkjent med slike systemer skal selvsagt aksepteres som de er.)

Konkret foreslås følgende kjøretøytyper omfattet av unntaket: Skogs- og anleggskjøretøy, kjøretøy som utfører spesielle funksjoner som ikke omfatter lange godstransporter. Som kjøretøy som utfører spesielle funksjoner anses blant annet betongbil, bergingsbil, brannbil, tømmerbil, samt kjøretøy for rengjøring, gatefeieing og transport av avfall.

Felles for de ovennevnte kjøretøyene er at de er utstyrt med redskap slik som kranfot, feieutstyr, vinsj og brøyteplate. Dette er utstyr som kan hindre trygg funksjon for AEBS og LDWS.

Bakgrunnen for å foreslå fritak for disse kjøretøytypene er at man har ansett at kravet om montering av AEBS/LDWS medfører at systemet gir begrensede eller ingen sikkerhetsgevinster. Altfor hyppige varsler vil for slike kjøretøy og bruksområder kunne føre til irritasjon, kunne føre til at føreren ikke reagerer eller reagerer for sent på varslene. Vegdirektoratet anser at dette er tilfeller der «noe funksjon er verre enn ingen».

Til orientering har også svenske myndigheter foreslått et tilsvarende unntak i Sverige for enkeltgodkjenning av nevnte type kjøretøy, og vårt forslag baserer seg i hovedsak på dette.

Det bør for øvrig nevnes at forordning (EU) 351/2012 bilag II, punkt 1.2.3 krever at systemet (LDWS) skal være aktivt på kjørehastighet på over minst 60 km/t. Man har her antatt at de aktuelle kjøretøytypene på grunn av bruksområdene i all hovedsak ikke vil overstige denne hastigheten.

Vegdirektoratet vil uansett følge med på utviklingen på dette området, og eventuelt ta opp til vurdering unntakene etter hvert som man har fått større erfaring og ser hvilken retning de øvrige medlemsstatene går.

3.4. Nærmere om endringsforslaget

Unntakene foreslås inntatt i forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil, vedlegg III, alternative krav til montering av avanserte kjøresystemer ved enkeltgodkjenning.

Det vil bli inntatt to nye punkter i vedlegg III til bilforskriften med kravområdene AEBS (65) og LDWS (66), om at spesifikt nevnte kjøretøy innenfor enkelte kjøretøygrupper, er unntatt fra de nevnte kravene.

Det kan tenkes at det fremstilles *andre* kjøretøy for enkeltgodkjenning utenom de opplistede, der avanserte kjøresystemer gir begrensede eller ingen sikkerhetsgevinster. For disse tilfellene må det eventuell søkes om dispensasjon fra det tekniske kravet om AEBS og/eller LDWS, etter bilforskriften § 22.

4. Overgangsbestemmelsen i bilforskriften § 9 tiende ledd

Bilforskriften § 9 tiende er en nasjonal overgangsbestemmelse som forsøksvis skal sikre forutsigbarhet for hvilke tekniske krav som må være oppfylt ved godkjenning. Dette gjelder særlig ved produksjon og import av kjøretøy. Bestemmelsen lyder:

«Bil og tilhenger til bil det er søkt om enkeltgodkjenning for og som er dokumentert importert eller ferdigprodusert her i landet før ikrafttredelsesdatoen for et nytt krav, men som ikke tilfredsstiller dette, kan enkeltgodkjennes også etter denne dato når de tilfredsstiller de krav som ble stilt til bil og tilhenger til bil før denne dato. Dette gjelder forutsatt at de tas i bruk innen et år etter kravets ikrafttredelsesdato.»

(Tilsvarende bestemmelser er tatt inn i de nye forskriftene vedrørende godkjenning av traktor og motorsykkel.)

Bestemmelsen fremstår kryptisk, lite forutsigbar og speiler i liten grad dagens virkelighet. På denne bakgrunn har Vegdirektoratet i flere omganger innrømmet unntak fra bestemmelsens ordlyd for å sikre økt forutsigbarhet for bransjen. Bransjen etterlyser nå en ny, tidsriktig og forutsigbar overgangsbestemmelse.

4.1 Det foreløpige unntaket

I notat av 4. mai 2016 (15/209132-3) har Vegdirektoratet utformet overgangsbestemmelser vedrørende forordning (EF) nr. 661/2009 generelt og AEBS og LDWS spesielt. Krav om AEBS og LDWS ble ytterligere utsatt, slik at dersom et kjøretøy/chassis er bestilt eller har produksjonsdato senest 31. oktober 2016, kan det fremstilles for godkjenning uten at det vil være krav om AEBS/LDWS. Kjøretøyet må i så fall være registrert senest 31. oktober 2017.

Vegdirektoratet har til stadighet fått signaler fra bransjen på at bilforskriftens § 9 tiende ledd er utgått på dato, og det har vært ønskelig at vilkåret i bestemmelsen heller knytter seg til bestillingsdato og/eller produksjonsdato for chassis eller kjøretøy. Begrunnelsen har vært at produksjon av kjøretøy, særlig i flere etapper, er en kompleks, tidkrevende og tidvis uforutsigbar prosess. Et absolutt importkrav er sett på som uheldig, upraktisk og skadelig for miljøet. På bakgrunn av dette ble det i notat av 4. mai 2016 (15/209132-3), gitt unntak fra import- og bestillingskravet i bilforskriften § 9 tiende ledd. Det har innebåret at det har vært tilstrekkelig å dokumentere enten bestillings- eller produksjonsdato for chassis eller

kjøretøy før 1. november 2016. Foreligger slik dokumentasjon vil man kunne anvende direktivkravene ved godkjenning, og det vil heller ikke være et krav om AEBS/LDWS.

4.2 Nærmere om endringsforslaget

Det foreslås endring av bilforskriften § 9, tiende ledd slik at det ovennevnte blir forskriftsfestet. Målet er å forenkle bestemmelsen, og innføre ett enkelt og forutsigbart skjæringspunkt (tidspunkt) som styrer hvilke tekniske krav et kjøretøy må oppfylle ved godkjenning. I dialog med bransjen har Vegdirektoratet kommet til at vilkåret i en endret bestemmelse bør være valgfritt: Enten legges dokumentert bestillingstidspunkt for chassis/kjøretøy til grunn. Alternativt kan dokumentert produksjonsdato for chassis/kjøretøy legges til grunn.

Kravet om timebestilling, ferdigprodusert og/eller importert foreslås på den annen side fjernet. En slik forenkling er i alles interesse, både bransje og myndigheter, og vil medføre økt forutsigbarhet og sannsynligvis færre klagesaker.

Vi ber spesielt om høringsinstansenes innspill vedrørende forslaget om muligheten til å kunne benytte både bestillings- og produksjonstidspunkt.

Endring av overgangsbestemmelsen vil i så fall gjelde alle tekniske krav, og ikke være begrenset til nevnte sikkerhetssystemer. Forskriftsendringen vil innebære at det ved godkjenning og registrering gis unntak dersom følgende vilkår er oppfylt;

Hvilket kravnivå kjøretøyet skal oppfylle på godkjenningstidspunktet, vil altså bli satt til dokumentert dato for bestilling/produksjon av chassis/kjøretøy. Chassis/kjøretøy som er dokumentert bestilt hos fabrikant før ikrafttredelsesdatoen for et nytt krav, men som ikke tilfredsstiller dette, kan enkeltgodkjennes også etter denne dato når kjøretøyet tilfredsstiller de krav som ble stilt til bil og tilhenger til bil før denne dato. Forutsetningen for å benytte denne bestemmelsen vil være at kjøretøyet tas i bruk (må være endelig godkjent og registrert) innen et år etter kravets ikrafttredelsesdato.

For å harmonisere regelverket for øvrige kjøretøygrupper, foreslås tilsvarende endring i motorsykkelforskriften § 9 nr. 7 og traktorforskriften § 10 nr. 9.

5. Andre opplysninger

De foreslåtte forskriftsendringene i bilforskriften antas å ikke være i strid med EØS-avtalen, da rammedirektiv 2007/46/EF artikkel 24 gir medlemsstatene adgang til å fastsette alternative krav ved enkeltgodkjenning.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser

Endringsforslaget antas å øke forutsigbarheten for bransjen. For øvrig antas ikke forslaget å få økonomiske konsekvenser for private eller offentlige myndigheter i Norge. Den vil heller ikke medføre administrative konsekvenser utover det som må gjøres for å utforme ny forskrift.