

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009 av 23. april 2009 om etablering av utslippsstandarder for personbiler som en del av Felleskapskretsens integrerte initiativ for reduksjon av CO₂-utslipp fra kjøretøyer med lave avgifter
Regulation (EC) No 443/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 setting emission performance standards for new passenger cars as part of the Community's integrated approach to reduce CO₂ emissions from light-duty vehicles

Kommisjonen vedtok 19. desember 2007 et forslag til krav om å redusere gjennomsnittlige CO₂-utslipp fra nyregistrerte personbiler til 130 g/km med motortekniske tiltak innen 2012. Andre tiltak rettet mot energieffektivisering av blant annet dekk og airconditionsystemer i tillegg til økt bruk av biodrivstoff skal redusere utslippene med ytterligere 10 g/km til gjennomsnittlig 120 g/km. Dagens CO₂-utslipp er på gjennomsnittlig 160 g/km i EU.

EU-parlamentet og Rådet vedtok forordningen med mindre justeringer 23. april 2009.

EU satte i 1995 et mål om å redusere utslipp av CO₂ fra nye biler til 120 g/km innen 2012. Dette tilsvarer drivstofforbruk på 4,5 liter per 100 km for dieselmotorer og 5 liter per 100 km for bensinmotorer. EU-kommisjonens strategi var fra 1995 først og fremst basert på frivillige avtaler med bilindustrien, som innebar at bilindustrien gradvis skulle forbedre drivstoffeffektiviteten til nye kjøretøyer. Avtalen fra 1998 mellom ACEA (EU's Automobile Manufacturers Association) og kommisjonen innebar at bilprodusenter skulle nå et mål om maksimalt CO₂-utslipp på 140 g/km innen 2008. Japanske og koreanske bilprodusenter skrev under på en lignende avtale for 2009. Bilprodusenter har forbedret energieffektiviteten fra nye biler, men ikke nok til å nå målet om 140 g/km innen 2008. Utslippene ble redusert fra 186 g/km i 1995 til 163 g/km i 2004. På bakgrunn av dette konkluderte EU-kommisjonen med at frivillige avtaler ikke var nok til å nå målsetningen om maksimalt CO₂-utslipp på 120 g/km innen 2012.

Kommisjonen presenterte en ny strategi for å nå målsetningen om maksimalt CO₂-utslipp på 120 g/km innen 2012, 7. februar 2007. Her ble forslaget om bindende utslippsmål presentert for første gang. Rådet og parlamentet behandlet forslaget i løpet av 2007, og tilbakemeldingene til Kommisjonen var positive.

Kommisjonen foreslo å vedta en forordning som regulerer hvor mye CO₂-utslipp bilprodusentenes gjennomsnittsbil kan slippe ut i forhold til gjennomsnittsvekten på bilene de produserer. Målet relaterer seg derfor til det gjennomsnittlige nybilsalget for hver bilprodusent for hvert kalenderår. Formelen som benyttes i beregningen er: Tillatt spesifikt CO₂-utslipp = 130 + a*(M-M₀), der a = 0,0457, M er bilens masse i kg og M₀ er 1289 (gjennomsnittsmassen til dagens personbiler som selges). Dette innebærer at produsenter av tyngre biler tillates å ha noe høyere gjennomsnittsutslipp enn produsentene av lettere biler, men tyngre biler må energieffektiviseres betydelig mer enn lettere biler. Ut fra dagens situasjon må alle bilprodusentene redusere gjennomsnittsutslippene betydelig.

Bilprodusentene kan organisere seg i "bilpool" med andre produsenter for å møte forpliktelsene i fellesskap. Spesialtilpassede kjøretøyer omfattes ikke av ordningen. Det er i tillegg unntak for små bilprodusenter som produserer færre enn 10 000 biler årlig. Disse produsentene kan be Kommisjonen sette et individuelt mål. Produsentene som ikke når den bindende målsetningen må betale bøter, og Kommisjonen foreslår at bøkene skal gå inn på EU's budsjett. Bøkene beregnes ut fra følgende formel: Bot = Antall gram over kravet på 130 g/km * antall nyregistrerte biler fra produsenten * 20 euro i 2012. Bøten øker til 30 euro i 2013, 60 euro i 2014 og 95 euro i 2015 og påfølgende år.

Reaksjoner

Forslaget skapte sterke reaksjoner både internt i Kommisjonen, mellom EU-organene og hos industrien i de ulike medlemslandene. De sterkeste reaksjonene kom fra den tyske og engelske bilindustrien som produserer store, tunge biler med høye utslipp. Strategiforslaget fra februar 2007 ble utsatt i to omganger etter sterkt press, fra særlig den tyske bilindustrien. Av medlemslandene er det spesielt Tyskland, som har markert seg som en sterk motstander mot forslaget, bl.a. gjennom uttalelser i tyske medier om at Kommisjonen fører en industripolitikk som ikke samsvarer med Tysklands interesser.

Kompromiss mellom EP og Rådet

På bakgrunn av de sterke reaksjonene forslaget skapte, ble det inngått et kompromiss mellom EP og Rådet om at det nye kravet til reduksjon av CO₂-utslipp fra biler, som skal skje ved hjelp av kjøretøytekniske tiltak blir gradvis innfasert fra 2012 til 2015, slik at 65 % av nybilparken skal ha utslipp på maksimalt 130 g/km i 2012, stigende til 75% av nybilparken i 2013, 80% i 2014 og 100% i 2015. Videre er det foreslått et langsiktig mål for utslipp fra nye biler på 95 g/km innen 2020.

Forordningen ble vedtatt av EU-parlamentet og Rådet 23. april 2009.

Forordningen er hjemlet i EF-traktatens artikkel 175 om miljø. Siden forordningen ikke direkte regulerer den frie flyt av varer på det indre marked, men omhandler miljø og stiller krav til det gjennomsnittlige utslippet fra nybilparken til kjøretøyprodusentene, er ikke rettsakten automatisk å regne som EØS-relevant. Imidlertid er det slik at EF-traktatens bestemmelser om miljø hovedsakelig er gjengitt i EØS-avtalens artikler 73, 74 og 75. I avtalens vedlegg XX under kapittelet om miljø er det tatt inn flere ulike rettsakter på miljøområdet. Dersom Norge hadde hatt kjøretøyprodusenter som ble omfattet av forordningens anvendelsesområde, ville det kunne gi fordeler til disse produsentene som kunne påvirke deres konkurransedyktighet, dersom det ikke blir stilt tilsvarende krav til produsenter fra EFTA-land som i andre land, og det heller ikke blir sanksjonert overfor disse produsentene dersom CO₂-utslippet til den gjennomsnittlige produksjonen av kjøretøy overstiger grensene i forordningen. Forordningen retter seg mot private foretak og manglende gjennomføring kan påvirke konkurranse på markedet. Dette strider mot EØS-avtalens mål om at det innenfor EØS skal herske like konkurransevilkår. Samferdselsdepartementet mener av den grunn at forordningen bør anses for å være EØS-relevant. Det opprinnelige forslaget fra Kommisjonen samsvarer med den norske politikken for energieffektivisering av personbiler. Høsten 2007 presenterte regjeringen et offisielt mål tilsvarende EUs mål fra 1995 om at CO₂-utslipp fra nye personbiler i gjennomsnitt skal være på 120 g/km eller lavere innen 2012. Norske myndigheter har jobbet aktivt mot EU-systemet for å få EU til å innføre utslippskravet allerede fra 2012. For å få utslippene fra bilparken ned er Norge avhengig av at de store markedene velger å støtte vår linje og stille strengere krav til utslipp. Forordningen medfører at det vil bli et større utvalg lavutslippsbiler som også kommer norske forbrukere til gode. Det må også antas at dette regelverket, isolert sett, i noe grad vil kunne bidra positivt til reduksjon i CO₂-utslipp fra den norske bilparken. Forordningen anses derfor også for å være akseptabel for Norge. Kommisjonen forventer at ekstrakostnader som påføres forbrukere ved introduksjon av det bindende utslippsmålet, i stor grad vil bli kompensert av reduserte drivstoffkostnader. Det vil bli gitt økonomiske sanksjoner til produsenter som ikke følger opp forordningens bestemmelser. Tiltaket vil derfor ha stor gjennomføringssannsynlighet. Norge har per i dag ikke produsenter av personbiler med CO₂-utslipp. Denne delen av forordningen vil følgelig ikke få praktiske konsekvenser for oss. Dersom forordningen i fremtiden må gjennomføres fullt ut i norsk rett, vil spørsmålet om hvem som skal ilegge eventuelle økonomiske sanksjoner etter forordningen kunne bli satt på spissen, i forhold til om denne typen myndighet kan gis til ESA/Kommisjonen. Vurderingen av om den enkelte

kjøretøyprodusent oppfylder forordningens krav tar utgangspunkt i opplysninger de enkelte medlemsstatene er forpliktet til å rapportere til Kommisjonen når det gjelder antall nye registrerte personbiler i det enkelte land per år. Dette følger av forordningens artikkel 8. Rapporteringsplikten trådte i kraft 1. januar 2010. Vegdirektoratet har vært i kontakt med Kommisjonen i forhold til at Statens vegvesen ikke vil ha på plass de tekniske løsninger som kreves for å kunne rapportere i henhold til forordningens krav innen fristen som var 1. januar 2010. Dette gjelder også flere av medlemslandene. For å kunne oppfylle kravene som stilles i forordningen til rapportering, kreves det en viss "omlegging" av dagens system hos Statens vegvesen. Dette vil ikke medføre ekstra kostnader for Statens vegvesen, men må ses i sammenheng med Autosysprosjektet og innføringen av nye moduler og utskifting av moduler i eksisterende system. Rapporteringsplikten omfatter utelukkende opplysninger som alt kreves dokumentert av kjøretøyprodusenter i COC (samsvarssertifikat), og stiller altså ingen nye krav til fremleggelse av dokumentasjon i så måte.

De bestemmelser i forordningen som regulerer registreringsmyndighetenes rapporteringsplikt overfor Kommisjonen/ESA vil bli fulgt opp av Statens vegvesen. Forordningens bestemmelser på dette punktet retter seg slik departementet vurderer det utelukkende mot myndighetene. I henhold til EØS-avtalens artikkel 7 vil det ikke være krav til gjennomføring i lov eller forskrift av denne typen bestemmelser som ikke innebærer noen form for rett eller plikt for borgerne. Da Norge per i dag ikke har produsenter av personbiler med CO₂-utslipp, vil denne delen av forordningen som nevnt ikke få praktiske konsekvenser for Norge. En gjennomføring av disse bestemmelsene i norsk rett vil derfor ikke gi noen mening, og bør utsettes inntil vi eventuelt får relevant kjøretøyproduksjon i Norge. Dette er også i tråd med UD's fortolkning av hvilke forpliktelser vi har til å gjennomføre direktiv og forordninger i norsk rett i henhold til artikkel 7 i EØS-avtalen.

Konklusjon

Rettsakten er EØS-relevant og akseptabel.

Europaparlamentets- og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 av 13. juli 2009 om krav til typegodkjenning for den generelle sikkerhet til kjøretøy og tilhengere, samt systemer, komponenter og separate tekniske enheter til sådanne kjøretøy
Regulation (EC) No. 661/2009 of the European Parliament and of the Council of 13 July 2009 concerning type-approval requirements for the general safety of motor vehicles, their trailers and systems, components and separate technical units intended therefor

Hensikten med forordningen er å oppnå et harmonisert regelverk for kjøretøy, og forordningen vil erstatte rundt 150 eksisterende direktiver (50 grunndirektiver og ca 100 relaterte endringsdirektiv). Forordningen har også til formål å styrke sikkerheten i kjøretøy ved enkelte nye krav om obligatoriske sikkerhetstiltak, samt styrke kjøretøyers miljømessige egenskaper ved strengere krav til støy og CO₂-utslipp (ved lavere rullemotstand) fra dekk. Forordningen vil føre til et enklere regelverk og mindre administrativt arbeid ved å forenkle typegodkjenningsprosessen. Ny teknologi er nå tilgjengelig som kan gi store forbedringer når det gjelder sikkerhet for kjøretøyer. Sammenliknet med eksisterende direktiver legger forordningen inn nye krav for elektronisk stabilitetskontroll, dekktrykksovervåkning, automatisk nødbremsesystem for tunge kjøretøy og "lane departure warning" for tunge kjøretøy. Videre er det satt strengere krav til støy fra dekk, og det er introdusert krav til våtgrep og krav til rullemotstand for dekk for å redusere CO₂-utslippet.

Det er kravene til støy fra dekk som har skapt mest debatt i utarbeidelsen av denne forordningen. Parlamentet v/ IMCO (fagkomiteen for saker som gjeld det indre

marked) ønsket strengere krav enn det opprinnelige forslaget til Kommisjonen. Rådet har imidlertid gått inn for mildere krav enn Kommisjonens forslag. Det er først og fremst støykravene til dekk for tunge kjøretøy (C3) som har vært omdiskutert. Særlig Sverige og Finlands representanter i Rådet har tatt til orde for lempeligere støykrav til vinterdekk for tunge kjøretøy. Statens forurensingstilsyn og Vegdirektoratet har vært svært engasjert i saken, og bidratt med grunnlagsmateriale som har medvirket til IMCOs posisjon. Vegdirektoratet og Statens forurensingstilsyn mener det ikke finnes noe grunnlag for å hevde at det er et behov for lempeligere støykrav for vinterdekk på tunge kjøretøy. EU har likevel besluttet å ha lempeligere støykrav til snødekk (jf. nedenfor), og gitt i oppdrag til UNECE å bidra til klare definisjoner av snødekk, drivdekk og dekk til særskilt bruk. Norge deltar i arbeidsgruppen under UNECE i Geneve, som har fått tildelt denne oppgaven. Det finnes støykrav til dekk i dag, men disse er så lempelige at de fleste dekk tilfredsstilte kravene allerede da de kom i 2001. Verdiene i tabellen under viser hvilke krav som blir gjort gjeldende i forordningen. Kravene vil gjelde fra november 2012 for nye dekk og for alle dekk fra november 2016: C1 dekk- dekk som i hovedsak er konstruert for personbiler og deres tilhengere C2 dekk- dekk som hovedsaklig er konstruert for busser, varebiler og lastebiler og deres tilhengere og hvor dekkene er godkjent for maksimalt 1450 kg ved en hastighetsmerking på 140 km/t eller mer C3 dekk- dekk som hovedsaklig er konstruert for busser, varebiler og lastebiler og hvor dekk er godkjent for maksimalt 1450 kg belastning ved en hastighetsmerking på 130 km/t og mindre, samt dekk som er godkjent for 1500 kg eller mer

Dekklasser EC/2001/43	Nye dekkklasser COM (2008)316	Nominell bredde (mm) / bruksområde	Eksisterende krav, dB(A)	Nye krav (Kommisjonen), dB(A)
C1A	C1A	< 185	72	70
C1B			73	
C1C			74	
C1D	C1B	>185 ≤ 215	75	71
C1E	C1C	>215 ≤ 245	76	71
	C1D	>245 ≤ 275		72
	C1E	> 275		74
C2 Normal	C2	Normal	75	72
C2 Snow/Traction	C2	Traction	77 snow	73 traction
C2 Special	-		78	
C3 Normal	C3	Normal	76	73
C3 Snow/Traction	C3	Traction	78 snow	75 traction
C3 Special	-		79	

Det gis et tillegg (dvs. lempeligere krav enn det som fremgår av tabellen ovenfor) for noen typer dekk, som snødekk og dekk til særskilt bruk: Vedr. C1 dekk: For snødekk, dekk til ekstra belastning eller forsterkede dekk eller enhver kombinasjon av disse klassifikasjoner, heves grenseverdiene med 1 dB(A).

Vedr. C2 og C3 dekk: For dekk til særskilt bruk heves grenseverdier med 2 dB(A). For snødekk i kategori C2 drivdekk (traction) tillates 2 dB(A) ekstra. For alle andre kategorier av dekk i klasse C2 og C3 tillates 1 dB(A) ekstra for snødekk.

Kommisjonen oversendte forslag til ny forordning til Parlamentet og Rådet 23. mai 2008. Ansvarlig komité i Parlamentet er IMCO (fagkomiteen for saker som berører det indre marked). Det kom til et kompromiss i saken mellom Rådet og Parlamentet 13. februar 2009.

Rettsakten ble vedtatt 13. juli 2009 og kommer til anvendelse fra 1. november 2011.

Norge har et nasjonalt mål om å redusere støyplagene i landet med 10 % innen 2020 i forhold til 1999-nivå (St.meld.nr.26 , 2006-2007). Det er helt nødvendig at internasjonale krav til støy fra bildekk og kjøretøy blir strengere, slik at støy fra selve kilden blir redusert, dersom Norge skal ha muligheter til å oppnå sitt nasjonale støymål. Vegtrafikkstøy er årsak til ca 80 % av registrert støyplage når vi inkluderer alle samferdselskilder, industri og annen næringsvirksomhet, og er derfor den viktigste støykilden å arbeide med. Skjerpede støykrav til bildekk vil samsvare med den norske politikken på området. Norge støtter forslaget om å ta inn i forordningen en bestemmelse om at det skal skje en evaluering av regelverket hvert tredje år, første gang i 2012, både når det gjelder kravene til sikkerhet i kjøretøy og miljøkravene. Krav til rullemotstand for dekk er hensiktsmessige å innføre i henhold til anbefalingene i "Results of the review of the Community Strategy to reduce CO2 emissions from passenger cars and light-commercial vehicles", COM(2007)19. Det antas at de avanserte sikkerhetssystemene vil ha en positiv trafikkikkerhetsmessig effekt all den tid kravene er obligatoriske. Dette gjelder særlig elektronisk stabilitetskontroll som har en godt dokumentert effekt. Dette systemet har etter hvert i Norge fått et godt gjennomslag i markedet selv uten at det er obligatorisk. Også automatisk nødbremsesystem og "lane departure warning" (kjørefeltstøttesystem) for tunge kjøretøy antas å ha positiv trafikkikkerhetsmessig effekt. Kommisjonen anslår at tiltakene totalt kan redde 5.000 liv pr år i EU ved fullt gjennomslag. Generelt vil forordningen føre til forenkling av typegodkjenningen, bedre åpenhet og lette det administrative arbeidet. Forordningen anses for å være relevant og akseptabelt etter EØS-avtalen.

Norge har ingen dekkprodusenter som blir berørt av forordningen. Alle kjøretøy av typen M, N og O (personbiler og busser, godstransport og tilhengere) omfattes av forordningen. Kravet om elektronisk stabilitetskontroll gjelder alle kjøretøy. Kravet om dekktrykksovervåking gjelder alle personbiler. Avansert nødbremsesystem og system som advarer om at kjørebanelen forlates ("lane departure warning") gjelder for tunge kjøretøy.

Produsenten av Think må forholde seg til kravene i forordningen mht stabilitetskontroll og dekktrykksovervåking. Vegdirektoratet har vært i kontakt med Think angående dette. Think har opplyst at de ikke har dette utstyret i sine biler i dag, men at de ikke ser noe stort problem med kravet, selv om det vil kreve noe utviklingskostnader og bilene sannsynligvis vil bli noe dyrere. EU-kommisjonen anslår kostnaden for stabilitetskontroll til mellom 400 og 1.500 Euro per bil, og kostnaden for et lett kjøretøy som Think vil sannsynligvis ligge i den lavere delen av denne skalaen. Think har opplyst at siden kjøretøyene også skal markedsføres i USA, vil produsenten uansett måtte utvikle stabilitetskontroll til bilen, siden krav om slikt utstyr allerede er vedtatt i USA.

Norge har også en produsent av busser (Vest Buss i Stryn) som må forholde seg til forordningen. Vest Buss har overfor Vegdirektoratet opplyst at de heller ikke ser noe stort problem med kravene. Vest Buss bygger busser på ferdige chassis fra andre produsenter, hvor sikkerhetsutstyret vil være ferdig montert. Det antas derfor at konsekvensene ikke vil være store for Vest Buss.

Norske produsenter av tilhengere benytter ferdige akslinger og komponenter hvor sikkerhetsutstyret er ferdig montert fra deleprodusenten, og konsekvensene for tilhengerprodusentene vil dermed heller ikke bli store. Alle produsenter av kjøretøy vil kunne dra nytte av den regelverksforenklingen som forordningen utgjør.

Kommisjonsdirektiv 2010/19/EU som endrer rådsdirektiv 91/226/EØF og europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF for tilpasning til den tekniske utvikling for avskjermningssystemer til visse motorkjøretøy og tilhengere
Commission Directive 2010/19/EU of 9 March 2010 amending, for the purposes of adaptation to technical progress in the field of spray-suppression systems of certain categories of motor vehicles and their trailers, Council Directive 91/226/EEC, and Directive 2007/46/EC of the European Parliament and of the Council

Direktiv 2010/19/EU endrer rådsdirektiv 91/226/EØF og europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF for å bringe rettsaktene i overensstemmelse med hverandre, og for å tilpasse rettsaktene til den tekniske utvikling. Direktiv 2007/46/EF er per dato ikke tatt inn i EØS-avtalen. Rettsakten er imidlertid klarert EØS-relevant og akseptabel i EØS/EFTA-statene og vil innlemmes i EØS-avtalen snarlig.

Rådsdirektiv 91/226/EØF av 27. mars 1991 inneholder bestemmelser for avskjermningssystemer på visse type kjøretøyer og tilhengere, og er et særdirektiv til direktiv 2007/46/EF. Bestemmelsene i direktiv 2007/46/EF om systemer, komponenter og separate tekniske enheter for kjøretøyer får dermed også anvendelse på bestemmelsene i direktiv 91/226/EØF. Ettersom det er obligatorisk å bruke EF-godkjenningsprosedyre for kjøretøyer som omfattes av direktiv 2007/46/EF, har Kommisjonen funnet det nødvendig med harmoniserte krav til avskjermningssystemer for alle kjøretøy som er omfattet av direktiv 91/226/EØF. Videre er det også nødvendig å klargjøre at disse bestemmelsene ikke er obligatorisk for terrenggående kjøretøy. Endelig har Kommisjonen funnet det nødvendig å tilpasse direktiv 91/226/EØF og dermed bilag IV til direktiv 2007/46/EF til den tekniske utvikling. Direktiv 2010/19/EF endrer dermed direktiv 91/226/EØF og 2007/46/EF for å bringe rettsaktene i overensstemmelse med hverandre.

Dette innebærer at med virkning fra 9 april, 2011 kan det ikke nektes å gi EF typegodkjenning eller nasjonal godkjenning for kjøretøy og komponenter som oppfyller kravene i direktiv 91/226/EØF, som endret ved dette direktiv. Motsetningsvis kan medlemsstatene med virkning fra 9. april 2011, nekte å gi godkjenning for avskjermningssystemer og komponenter som ikke oppfyller kravene i direktiv 91/226/EØF, som endret ved dette direktiv.

Direktive 91/226/EØF sitt virkeområde, er i henhold til vedlegg I i endringsdirektivet, endret til følgende kjøretøykategorier:

Alle kjøretøy klasse N og O, unntatt terrenggående kjøretøy som definert i vedlegg II til direktiv 2007/46/EF, skal være slik konstruert og/eller montert med avskjermningssystemer, at de oppfyller bestemmelsene i vedlegg III. For kjøretøy som består av chassis og førerhus, er det tilstrekkelig å bruke disse bestemmelsene på hjul som befinner seg under førerhuset. For kjøretøyer klasse N1 og N2 med største tillatt totalvekt på ikke over 7,5 t kan forskriftene i direktiv 78/549/EØF etter anmodning fra fabrikanten anvendes som alternativ til forskriftene i dette direktiv.

Forskriftene i vedlegg III vedrørende avskjermningssystemene som definert i punkt 4 i vedlegg I gjelder ikke for; kjøretøy klasse N, O 1 og O 2 med største tillatte totalvekt på ikke over 7,5 t, kjøretøyer som består av chassis og førerhus, kjøretøy uten karrosseri samt kjøretøy hvor krav om avskjermingsanordninger er uforenlig med kjøretøyets bruksområde. Dersom

det likevel monteres avskjemingsanordninger på disse kjøretøyene, skal monteringen og avskjermingen være i overensstemmelse med direktivets krav.

Direktivet ble vedtatt i EU 9. mars 2010 og skal anvendes i EU fra 8. april 2011.

Norge stiller seg positivt til direktivet ettersom det harmoniserer bestemmelsene i direktiv 2007/46/EF og rådsdirektiv 91/266/EØF, og bringer rettsaktene i overensstemmelse med hverandre. Direktivet innebærer ingen økonomiske konsekvenser for Norge. Det medfører heller ingen administrative konsekvenser utover det som må gjøres for å endre gjeldende regelverk. Herunder fordrer implementeringen at forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) kapittel 32 (§ 33-1) endres. Norge vurderer rettsakten som akseptabel og relevant etter EØS-avtalen.

Norge har ikke deltatt i ekspertarbeidsgrupper i forbindelse med utarbeidelsen av direktivet.

2011/415/EU: Kommisjonens avgjørelse av 14. juli 2011 om rettelse av Kommisjonsdirektiv 2010/19/EU om endring, med hensyn til tilpasning til den tekniske utvikling innenfor avskjermingssystemer til visse motorkjøretøyer og deres tilhengere, av rådsdirektiv 91/226/EØF og europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF for så vidt angår endringen av bilagene til direktiv 2007/46/EF
Commission Decision of 14 July 2011 correcting Directive 2010/19/EU amending, for the purposes of adaptation to technical progress in the field of spray-suppression systems of certain categories of motor vehicles and their trailers, Council Directive 91/226/EEC, and Directive 2007/46/EC of the European Parliament and of the Council as regards the amendment of the Annexes to Directive 2007/46/EC

Kommisjonsbeslutning av 2011/415/EU retter en feil som oppsto ved vedtakelsen av kommisjonsdirektiv 2010/19/EU av 9. mars 2010, om endring av rådsdirektiv 91/226/EØF og europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF vedlegg IV og XI, for tilpasning til den tekniske utviklingen for avskjermingssystemer for visse typer kjøretøy og tilhengere. Vedleggene i direktiv 2007/46/EF (rammedirektiv for typegodkjenning av kjøretøy, tilhengere mv.) hadde tidligere blitt erstattet av forordning (EF) nr. 1060/2008 av 7. oktober 2008. Av rettsikkerhetshensyn har Kommisjonen kommet frem til at senere endringer dermed også bør gjøres i forordnings form. For å få et enhetlig system har Kommisjonen derfor bestemt at artikkel 2 i direktiv 2010/19/EU skal utgå. Artikkel 2 lyder som følger: "Item 43 of Annex IV and Annex XI, Appendices 2 and 4 to Directive 2007/46/EC shall be replaced by the following". De endringer som tidligere inngikk i nevnte artikkel skal i stedet foretas ved Kommisjonsforordning (EU) nr. 678/2011 av 14. juli 2011 om erstatning av vedlegg II og endring av vedlegg IV, IX og XI til europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF om fastleggelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og tilhengere til disse, samt av systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøy. Beslutningen medfører ingen realitetsendringer i forhold til gjeldende tekniske krav. Beslutningen vil således ikke medføre økonomiske konsekvenser for verken private eller for offentlige myndigheter i Norge. Det vil heller ikke medføre administrative konsekvenser utover det som må gjøres for å endre kjøretøyforskriften kapittel 32.

Norge er positiv til beslutningen, da regelverket blir enklere å forholde seg til.

Kommisjonsbeslutning ble vedtatt den 14. juli 2011. Den trådte i kraft i EU den 16. juli 2011, dagen etter publisering i Official Journal.

Beslutningen er akseptabel for Norge og EØS-relevant. Norge har ikke vært representert i arbeidsgrupper/møter vedr. fastsettelsen av denne beslutningen

KOMMISJONENS FORORDNING (EU) Nr. 406/2010 av 26. april 2010 om gjennomførelse av Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 79/2009 om typegodkjennelse av hydrogendrevne motorkjøretøyer
COMMISSION REGULATION (EU) No 406/2010 of 26 April 2010 implementing Regulation (EC) No 79/2009 of the European Parliament and of the Council on type-approval of hydrogen-powered motor vehicles

Kommisjonsforordning 406/2010 er en gjennomføringsforordning til parlaments- og rådsforordning 79/2009 om typegodkjenning av hydrogendrevne kjøretøy. Forordning 79/2009 inneholder basiskravene for typegodkjenning av hydrogendrevne kjøretøy, mens forordning 406/2010 inneholder de detaljerte tekniske kravene til hydrogenkomponentene. Det stilles spesifikke, detaljerte krav til konstruksjon og plassering av hydrogenkomponenter, til både systemer for komprimert hydrogen og flytende (nedkjølt) hydrogen. Det stilles også krav til elektroniske kontrollsystemer i slike kjøretøy.

Forordningen beskriver også de administrative prosedyrene for godkjenning av hydrogendrevne kjøretøy.

Videre fritar forordning 406/2010 hydrogendrevne kjøretøy fra visse typegodkjenningskrav som ikke er relevante for slike kjøretøy.

Til sammen sikrer disse forordningene harmonisering av regelverket for godkjenning av hydrogendrevne kjøretøy i EU/EØS, samtidig som det stilles minimumskrav til sikkerhet for hydrogen-drivstoffsystemet i slike kjøretøy.

Forordningen ble vedtatt 26. april 2010 og trådte i kraft i EU 8. juni 2010.

Forordningen vil forenkle prosessen med typegodkjenning av hydrogenbiler, og sikre at alle hydrogenbiler og komponenter til hydrogenbiler oppfyller minimumssikkerhetskrav.

Forordningen vil ha positive konsekvenser da den innebærer kostnadsbesparelser ved at typegodkjenningsprosessen forenkles betydelig.

Det finnes norske leverandører av hydrogenkomponenter til biler. For disse kan det i en overgangsfase ha noen økonomiske og praktiske konsekvenser ved at de må tilpasse produktene til nye krav. På den annen side vil hele det europeiske markedet få enhetlige tekniske krav, noe som på lenger sikt er en stor fordel for leverandørindustrien.

Implementeringen medfører ikke administrative konsekvenser utover det som må gjøres for å implementere rettsakten i norsk regelverk.

Forordningen er relevant og akseptabel for Norge.

Kommisjonsforordning (EU) nr. 672/2010 av 27. juli 2010 om krav til typegodkjenning av anordninger for avriming og avdugging av frontruter for visse motorkjøretøy og om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkjenning for den generelle sikkerhet av motorkjøretøy, tilhengere til disse samt systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøy

Commission Regulation (EU) No 672/2010 of 27 July 2010 concerning type-approval requirements for windscreen defrosting and demisting systems of certain motor vehicles and implementing Regulation (EC) No 661/2009 of the European Parliament and of the

Council concerning type-approval requirements for the general safety of motor vehicles, their trailers and systems, components and separate technical units intended therefor

Kommisjonsforordning (EU) nr. 672/2010 gjennomfører europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 661/2009 som fastlegger generelle bestemmelser for krav om typegodkjenning for den generelle sikkerhet for motorkjøretøy, tilhenger til kjøretøy samt systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøy. Forordning nr. 661/2009 fastlegger blant annet de grunnleggende bestemmelser for krav til typegodkjenning av motorkjøretøy for så vidt angår avrimings- og -avdugningsanordninger for forruter i bil. Forordning 661/2009 er ennå ikke tatt inn i EØS-avtalen, og er derfor ikke blitt gjort gjeldende i norsk regelverk.

Forordning (EF) nr. 661/2009 opphever rådsdirektiv 78/317/EØF av 21. desember 1977 om innbyrdes tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om avrimnings- og avdugningsanordninger til frontruter i biler. Direktivets fastsatte krav skal videreføres til Kommisjonsforordning (EU) nr. 672/2010 som fastsetter særlige prosedyrer, prøvinger og krav til typegodkjenning av motorkjøretøy for så vidt angår avrimnings- og -avdugningsanordningene. Forordningens krav er hovedsakelig i samsvar med tidligere direktiv, med ett unntak: For å tilpasse kravene den tekniske utvikling har Kommisjonen bestemt at forordningens krav også skal gjelde kjøretøy med annen motorteknologi enn forbrenningsmotor. I praksis vil det si at kravene har blitt tilpasset personbiler med elektrisk eller hybrid drift. Virkeområdet for forordningen svarer imidlertid fortsatt til virkeområdet for direktiv 78/317/EØF og er derfor begrenset til kjøretøy i klasse M1.

EF-hjemmel

Kommisjonsforordning (EU) nr. 672/2010 gjennomfører forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkjenning for den generelle sikkerhet av motorkjøretøy, tilhengere samt systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøy. Sistnevnte forordning er truffet under henvisning til traktaten om opprettelsen av Det Europeiske Fellesskap, artikkel 95.

Gjeldende rett

I det norske regelverket er krav til avrimnings- og avdugningsanordninger regulert i forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr av 4. oktober 1994 nr. 918 (kjøretøyforskriften) § 31-3 nr. 4. Bestemmelsen lyder som følger:

"Lukket bil med frontvindu skal ha effektiv defroster. Bil som tilfredsstillter kravene i direktiv 78/317/EØF anses å oppfylle dette."

Norsk gjennomføring

Forordningen medfører som utgangspunkt ingen realitetsendringer i forhold til gjeldende tekniske krav, da den hovedsakelig viderefører tidligere innførte tekniske krav. Forordningen medfører dermed ingen økonomiske konsekvenser for private eller for offentlige myndigheter i Norge. Det faktum at forordningen tilpasser kravene for personbil med elektrisk eller hybrid drift medfører at usikkerheten knyttet til testprosedyrene for slike kjøretøy opphører. Norge stiller seg således positiv til forordningen, da regelverket blir enklere å forholde seg til. Det vil heller ikke medføre administrative konsekvenser utover det som må gjøres for å endre dagens forskriftstekst. Det foreslås å endre kjøretøyforskriften § 31-3 nr. 4, slik at forordning 672/2010 også tas med i henvisningen til EUs rettsakter.

Forordningen ble vedtatt 27. juli 2010, og trådte i kraft i EU 17. juli 2010. Forordningen vurderes som akseptabel for Norge og relevant etter EØS-avtalen.

Vegdirektoratet har ikke deltatt i arbeidsgrupper i forbindelse med utarbeidelsen av forordningen.

Kommisjonsforordning (EU) nr. 1003/2010 av 8. november 2010 om krav til typegodkjennelse av monteringsflate og plassering av baknummerplater på motorkjøretøyer og tilhengere og om gjennomføring av europaparlamentets og rådsforordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkjennelse for den generelle sikkerhet av motorkjøretøyer, tilhengere samt systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøy

COMMISSION REGULATION (EU) No 1003/2010 of 8 November 2010 concerning type-approval requirements for the space for mounting and the fixing of rear registration plates on motor vehicles and their trailers and implementing Regulation (EC) No 661/2009 of the European Parliament and of the Council concerning type-approval requirements for the general safety of motor vehicles, their trailers and systems, components and separate technical units intended therefor

Kommisjonsforordning (EU) nr. 1003/2010 omhandler krav til monteringsflate og plassering av bakre kjennemerke. Forordningen er en av mange rettsakter som skal gjennomføre forordning (EF) nr. 661/2009 om typegodkjenning vedrørende den generelle sikkerhet for kjøretøy. Forordning 661/2009 er ennå ikke tatt inn i EØS-avtalen, og er derfor ikke blitt gjort gjeldende i norsk regelverk.

Ekstisterende bestemmelser vedrørende bakre kjennemerke fremgår av rådsdirektiv 70/222/EØF av 20. mars 1970. Forordning 661/2009 opphever direktiv 70/222/EØF med virkning fra 1. november 2014. Kommisjonen er innen denne dato pålagt å lage gjennomføringsforordninger for bl.a. krav til bakre kjennemerke. På denne bakgrunn har Kommisjonen vedtatt forordning (EU) nr. 1003/2010, der krav vedrørende monteringsflate og plassering av kjennemerke (herunder tekniske krav om prøvemetode) fremgår. Forordningen beskriver spesifikke krav til dimensjoner, plassering og krav til synlighet, og skal brukes i forbindelse med typegodkjenning av kjøretøy.

EF-hjemmel

Forordning (EU) nr. 1003/2010 gjennomfører forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkjennelse for den generelle sikkerhet for motorkjøretøy, tilhengere samt systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøy. Sistnevnte forordning er truffet under henvisning til traktaten om opprettelsen av Det Europeiske Felleskap, artikkel 95.

Gjeldende norsk rett

I det norske regelverket er krav til monteringsflate og plassering av bakre kjennemerke regulert i forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr av 4. oktober 1994 nr. 918 (kjøretøyforskriften) § 39-2 nr. 4.1. Bestemmelsen lyder som følger:

Bil eller tilhenger til bil som tilfredsstillt kravene i direktiv 70/222/EØF anses å oppfylle bestemmelsene i denne paragraf og i § 39-2 og § 39-8 for så vidt gjelder plasseringssteder for og montering av bakre kjennemerker.

Norsk gjennomføring

Ettersom forordningen viderefører kravene i direktiv 70/222/EØF som er implementert i norsk rett, vil ikke implementeringen av forordningen medføre økonomiske konsekvenser for private eller for offentlige myndigheter i Norge. Forordningen krever forskriftsendring, og vil

bli implementert i kjøretøyforskriften i forbindelse med implementering av forordning 661/2009.

Forordningen ble vedtatt 8. november 2010 og trådte i kraft i EU 29. november 2010.

Som nevnt over skal forordningen bidra til gjennomføringen av forordning (EF) nr. 661/2009, som ennå ikke er tatt inn i EØS-avtalen.

Forordningen vurderes som akseptabel og relevant etter EØS-avtalen.

Kommisjonens forordning(EU) Nr. 1005/2010 av 8. november 2010 om typegodkjennelseskrav for slepeanordninger til motorkjøretøyer og om gjennomføring av Europaparlaments- og Rådsforordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkjennelse for den generelle sikkerhet av motorkjøretøyer, deres tilhengere samt systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøy

Commission Regulation (EU) No 1005/2010 of 8 November 2010 concerning type-approval requirements for motor vehicle towing devices and implementing Regulation (EC) No 661/2009 of the European Parliament and of the Council concerning type-approval requirements for the general safety of motor vehicles, their trailers and systems, components and separate technical units intended therefor

Forordning (EU) nr. 1005/2010 omhandler krav til tilhengerkobling på kjøretøyer. Forordningen er en av mange rettsakter som skal gjennomføre forordning (EF) nr. 661/2009 om typegodkjenning vedrørende den generelle sikkerhet for kjøretøy. Forordning 661/2009 er ennå ikke tatt inn i EØS-avtalen, og er derfor ikke blitt gjort gjeldende i norsk regelverk. Eksisterende bestemmelser vedrørende krav til tilhengerkobling til kjøretøy fremgår av direktiv 77/389/EØF av 17. mai 1977. Forordning (EF) nr. 661/2009 opphever direktiv 77/389/EØF med virkning fra 1. november 2014. Kommisjonen er innen denne dato pålagt å lage gjennomføringsforordninger for bl.a. krav til tilhengerkobling til kjøretøy. På denne bakgrunn har Kommisjonen vedtatt forordning (EU) nr. 1005/2010. Forordningen inneholder de tekniske kravene til tilhengerkobling som fremgikk av direktiv 77/389/EØF, og kommer til anvendelse i forbindelse med typegodkjenning av kjøretøy. Virkeområdet er begrenset til M og N biler. I bilag II er det bl.a krav til at tilhengerkoblingen skal tåle en statisk trekkraft og en statisk trykkraft som tilsvarer minst halvparten av bilens totalvekt.

EF-hjemmel

Forordning (EU) nr. 1005/2010 gjennomfører forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkjennelse for den generelle sikkerhet for motorkjøretøy, tilhengere samt systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøy. Sistnevnte forordning er truffet under henvisning til traktaten om opprettelsen av Det Europeiske Fellesskap, artikkel 95.

Gjeldende norsk rett

I det norske regelverket er krav til tilhengerkobling til kjøretøyavgifter regulert i forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr av 4. oktober 1994 nr. 918 (kjøretøyforskriften) § 14-4 nr. 2 Bestemmelsen lyder som følger:

Bil med slepeinnretninger som tilfredsstillter kravene i direktiv 77/389/EØF eventuelt som endret ved direktiv 96/64/EF, skal godtas.

Norsk gjennomføring

Ettersom forordningen viderefører kravene i direktiv 77/389/EØF som er implementert i norsk rett, vil ikke implementeringen av forordningen medføre økonomiske konsekvenser for private eller for offentlige myndigheter i Norge. Forordningen krever forskriftsendring, og vil bli implementert i kjøretøyforskriften i forbindelse med implementeringen av forordning 661/2009.

Forordningen ble vedtatt 8. november 2010 og trådte i kraft i EU 29. november 2010. Den ble offentliggjort i Official Journal of the European Union 9. november 2010. Som nevnt over skal forordningen bidra til gjennomføringen av forordning (EF) nr. 661/2009, som ennå ikke er tatt inn i EØS-avtalen. Forordningen vurderes som relevant og akseptabel etter EØS-avtalen. Norge har ikke vært representert i arbeidsgrupper i forbindelse med utarbeidelse av forordningen.

Kommisjonsforordning (EU) nr. 1008/2010 av 9. november 2010 om krav til typegodkjenning av frontruteviske- og frontrutevaskesystemer visse motorkjøretøy og om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkjenning av generell sikkerhet for bil, tilhenger til bil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøy

Commission Regulation (EU) No 1008/2010 of 9 November 2010 concerning type-approval requirements for windscreen wiper and washer systems of certain motor vehicles and implementing Regulation (EC) No 661/2009 of the European Parliament and of the Council concerning type-approval requirements for the general safety of motor vehicles, their trailers and systems, components and separate technical units intended therefor Text with EEA relevance

I europaparlamentets - og rådsforordning (EF) nr. 661/2009 fastlegges de generelle bestemmelsene for krav til typegodkjenning av motorkjøretøy, herunder i forhold til vinduspusser og vindusspyler til frontvindu og typegodkjenning av frontrutevaskesystemer som separate tekniske enheter. Kommisjonsforordningen (EU) nr. 1008/2010 fastsetter spesifikke prosedyrer, tester og krav til slike typegodkjenninger. Forordning (EF) nr. 661/2009 er en særskilt forordning, som vedrører typegodkjenningsprosedyren i henhold til europaparlamentets og Rådskonklusjon 2007/46/EF av 5. september 2007 om fastleggelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og tilhenger til disse samt av systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøy.

Forordning (EF) nr. 661/2009 opphever rådsdirektiv 78/318/EØF av 21. desember 1977 om innbyrdes tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om krav til typegodkjenning av vinduspusser- og vindusspylesystemer i biler. De tekniske krav i Kommisjonsforordning (EU) nr. 1008/2010 samsvarer med det opphevede direktiv, med ett unntak, denne forordningen har tilpasset kravene slik at de også omfatter kjøretøy med annen motorteknologi enn forbrenningsmotor. I praksis vil det si at kravene har blitt tilpasset personbiler med elektrisk eller hybrid drift. Virkeområdet for forordning svarer til virkeområdet for direktiv 78/318/EØF og er derfor begrenset til kjøretøy i klasse M1.

EF-hjemmel

Forordning (EU) nr. 1008/2010 gjennomfører forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkjenning for den generelle sikkerhet for motorkjøretøy, tilhengere samt systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøy. Sistnevnte forordning er truffet under henvisning til traktaten om opprettelsen av Det Europeiske Fellelskap, artikkel 95.

Gjeldende norsk rett

I det norske regelverket er krav til frontruteviske - og frontrutevaskesystemer regulert i forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr av 4. oktober 1994 nr. 918 (kjøretøyforskriften) § 31-3 nr. 3. Bestemmelsen lyder som følger:

Bil med frontvindu skal ha effektiv vindusspyler og motordreven vinduspusser med minst to hastigheter og som på effektiv måte pusser tilstrekkelig del av frontvinduet. Bil som tilfredsstillt kravene i direktiv 78/318/EØF, eventuelt som endret ved direktiv 94/68/EF, anses å oppfylle disse kravene.

Norsk gjennomføring

Forordningen medfører ingen realitetsendringer i forhold til gjeldende tekniske krav, da den viderefører kravene i direktiv 78/318/EØF som allerede er implementert i norsk rett. Forordningen vil således ikke medføre økonomiske konsekvenser for private eller for offentlige myndigheter i Norge. Forordningen medfører heller ingen administrative konsekvenser utover det som må gjøres for å endre dagens forskriftstekst. Det foreslås å endre kjøretøyforskriften § 31-3 nr. 3, slik at denne forordningen også tas med i henvisningen til EUs rettsakter.

Forordningen ble vedtatt 9. november 2010, og trådte i kraft i EU 30. november 2010.

Forordningen vurderes som akseptabel og relevant etter EØS-avtalen.

Vegdirektoratet har ikke deltatt i arbeidsgrupper i forbindelse med utarbeidelsen av forordningen.

Kommisjonsforordning (EU) Nr. 1009/2010 av 9. november 2010 om typegodkjenningskrav til hjulavskjermninger til visse motorkjøretøy og om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkjenning for den generelle sikkerhet av motorkjøretøy, tilhengere samt systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøy

Commission Regulation (EU) No 1009/2010 of 9 November 2010 concerning type-approval requirements for wheel guards of certain motor vehicles and implementing Regulation (EC) No 661/2009 of the European Parliament and of the Council concerning type-approval requirements for the general safety of motor vehicles, their trailers and systems, components and separate technical units intended therefor

Forordning (EF) nr. 661/2009 som gjelder typegodkjenningsprosedyren i henhold til rammedirektiv 2007/46/EF om typegodkjenning av motorkjøretøy, vil erstatte 150 eksisterende direktiv. Hensikten er å oppnå et harmonisert regelverk for kjøretøy. I praksis vil dette innebære at nåværende særdirektiver innenfor de enkelte områder oppheves, og vil erstattes av en forordning som tas inn i forordning (EF) 661/2009.

Når det gjelder avskjerming av hjul på kjøretøy opphever forordning (EU) Nr. 1009/2010 rådsdirektiv 78/549/EØF. Kravene og virkeområdet i direktiv 78/549/EØF er tatt inn i forordning (EU) nr. 1009/2010, noe som vil medføre et enklere regelverk og mindre administrativt arbeid ettersom typegodkjenningssprosessen blir forenklet. Artikkel 2 i sistnevnte forordning inneholder definisjoner av hva som menes med kjøretøytype, dekkets omkrets og anordninger for kjøring på snø. I artikkel 3 er det bestemmelser for prosessen i forbindelse med typegodkjenning, hvor det er henvist til bilag II som omhandler krav til hjulavskjermninger. Disse kravene er identiske med kravene i rådsdirektiv 78/549/EØF.

EF-hjemmel

Forordning (EU) nr. 1009/2010 gjennomfører forordning (EF) 661/2009 som er truffet under henvisning til traktaten om opprettelsen av Det Europeiske Felleskap, artikkel 95.

Gjeldende norsk rett

I det norske regelverket er krav til hjulavskjermninger til visse motorkjøretøy regulert i forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr av 4. oktober 1994 nr. 918 (kjøretøyforskriften) § 32-1 nr. 9 som lyder som følger:

Personbil som tilfredsstillter kravene i direktiv 78/549/EØF, eventuelt som endret ved direktiv 94/78/EF eller bil som oppfyller kravene i 91/226/EØF, anses å oppfylle kravene i nr. 1 - 8.

Norsk gjennomføring

Norge stiller seg positiv til forordningen ettersom den bidrar til et mer harmonisert regelverk. Ettersom forordningen viderefører kravene i rådsdirektiv 78/549/EØF som er implementert i norsk rett, vil ikke implementeringen av forordningen medføre økonomiske konsekvenser for private eller for offentlige myndigheter i Norge. Forordningen vil heller ikke medføre administrative konsekvenser utover det som må gjøres for å implementere forordningen i kjøretøyforskriften.

Forordningen ble vedtatt 9. november 2010, og trådte i kraft i EU den 29.11.10.

Forordningen vurderes som akseptabel og relevant etter EØS-avtalen. Norge har ikke deltatt i arbeidsgrupper ved utarbeidelsen av dette direktivet.

Kommisjonsforordning(EU) Nr. 19/2011 av 11. januar 2011 om krav til typegodkjenning av fabrikantens lovpliktige fabrikkasjonsplate og av identifikasjonsnummer (VIN-nummer) til bil og tilhenger til bil og om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkjenning for den generelle sikkerhet av bil, tilhenger til bil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøy.

Commission Regulation (EU) No 19/2011 of 11 January 2011 concerning type-approval requirements for the manufacturer's statutory plate and for the vehicle identification number of motor vehicles and their trailers and implementing Regulation (EC) No 661/2009 of the European Parliament and of the Council concerning type-approval requirements for the general safety of motor vehicles, their trailers and systems, components and separate technical units intended therefor

I europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 661/2009 fastlegges de generelle bestemmelsene for krav om typegodkjenning av motorvogner, herunder identifikasjonsmetoder. Kommisjonsforordning (EU) nr. 19/2011 fastsetter spesifikke prosedyrer, tester og krav til slike typegodkjenninger. Forordning (EF) nr. 661/2009 er en særskilt forordning, som vedrører typegodkjenningsprosedyren i henhold til europaparlamentets og rådsdirektiv 2007/46/EF av 5. september 2007 om fastleggelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og tilhenger til disse samt av systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøy. Verken direktiv 2007/46/EF eller forordning (EF) nr. 661/2009 er per dato tatt inn i EØS-avtalen. Direktiv 2007/46/EF er klarert EØS-relevant og akseptabel i EØS/EFTA-statene, og vil innlemmes i EØS-avtalen snarlig. Forordning (EF) nr. 661/2009 opphever Rådets direktiv 76/114/EØF av 18. desember 1975 om innbyrdes tilnærming av medlemsstatenes lovgivning vedrørende skilter (fabrikasjonsplater) og foreskrevne påskrifter og disses anbringelsessted og -måte for bil og tilhenger til bil. De tekniske krav i Kommisjonsforordning 19/2011 samsvarer med tidligere direktiv om samme emne, men er språklig modernisert og begrepsbruken er tilpasset den som

følger av direktiv 2007/46/EF med tilhørende implementerende rettsakter. Virkeområdet for forordning 19/2011 svarer til virkeområdet for direktiv 76/114/EØF og gjelder ferdigoppbygde og delvis ferdigoppbygde kjøretøy i klasse M, N og O. Det finnes ikke harmonisert lovgivning om tillatt totalmasse eller tillatt totalbelastning på aksler eller akselgrupper for tunge kjøretøy. Derfor inneholder europaparlaments- og rådsdirektiv 97/27/EF av 22. juli 1997 om masse og dimensjoner for bil og tilhenger til bil, regler for bestemmelse av tillatt totalmasse ved registrering/ibruktaking, som skal fastsettes med henblikk på registrering, ibruktaking eller bruk av tunge kjøretøy innenfor en medlemsstats område. Det er derfor funnet hensiktsmessig å la den tillatte totalmasse ved registrering/ ibruktaking inngå i fabrikantens fabrikasjonsplate. Av hensyn til trafikksikkerheten er det også hensiktsmessig å la den tillatte totalbelastning på en akselgruppe inngå.

EF-hjemmel

Forordning (EU) nr. 19/2011 gjennomfører forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkjenning for den generelle sikkerhet av motorkjøretøy, tilhengere samt systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøy. Sistnevnte forordning er truffet unde henvisning til traktaten om opprettelsen av Det Europeiske Felleskap, artikkel 95.

Gjeldende norsk rett

I det norske regelverk er tekniske krav til fabrikasjonsplater regulert i forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr av 4. oktober 1994 nr. 918 (kjøretøyforskriften) § 6-4 nr. 1 og 2.

Norsk gjennomføring

Forordningen omhandler tekniske krav til fabrikasjonsplate. Den viderefører i hovedsak tidligere krav for å tilpasses ny ordning for typegodkjenning etter rammedirektiv 2007/46/EF om fastleggelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og tilhengere til disse, samt av systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøy. Endringene i tekniske krav til fabrikasjonsplate (antall opplysninger på plata) er tilpasset de krav til opplysninger som fremkommer av 2007/46/EF med endringsrettsakter, men det er ikke nødvendig å gjøre endringer i dagens norske regelverk før direktiv 2007/46/EF er implementert i norsk rett.

Forordningen vil på bakgrunn av det ovennevnte ikke medføre økonomiske konsekvenser for private eller for offentlige myndigheter i Norge. Det vil heller ikke medføre administrative konsekvenser utover det som må gjøres for å endre dagens forskriftstekst. Det foreslås å endre kjøretøyforskriften § 6 - 4 nr. 1 og 2, slik at forordning 19/2011 også tas med i henvisningen til EUs rettsakter. Norge stiller seg positiv til forordningen, da regelverket blir enklere å forholde seg til.

Forordningen ble vedtatt 11. januar 2011, og trådte i kraft i EU 1. februar 2011. Forordningen vurderes som akseptabel for Norge og EØS-relevant.

Vegdirektoratet har ikke deltatt i arbeidsgrupper i forbindelse med utarbeidelsen av forordningen.

Kommisjonens Forordning (EU) Nr. 63/2011 av 26. januar 2011 om gjennomføringsbestemmelser om dispensasjon fra de spesifikke CO 2 - emissjonsmål i medhold av artikkel 11 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009

Commission Regulation (EU) No 63/2011 of 26 January 2011 laying down detailed provisions for the application for a derogation from the specific CO₂ emission targets pursuant to Article 11 of Regulation (EC) No 443/2009 of the European Parliament and of the Council

Kommisjonsforordning 63/2011 retter seg mot produsenter av personbiler, og inneholder gjennomføringsbestemmelser til parlamentets og rådets forordning 443/2009 om CO₂-utslipp fra personbiler, artikkel 11 (unntak). Forordning 63/2011 beskriver de detaljerte kravene til opplysninger som skal være med i søknad om unntak fra de spesifikke CO₂-utslippsmålene for bilprodusenter gitt i forordning 443/2009. De detaljerte opplysningene skal gjøre det mulig for EU-kommisjonen å avgjøre om bilprodusenten har rett til unntak fra de generelle utslippsmålene, og hvilket individuelt utslippsmål som kan settes for produsenten.

Forordning 443/2009 inneholder mål for gjennomsnittlig utslipp av CO₂ for nye biler som blir registrert i EU fra 2012, for hver bilprodusent. Dersom en bilprodusent ikke når et mål på 130g/km, skal denne betale bøter som beskrevet i forordningen. I henhold til artikkel 11 i forordningen, kan likevel små bilprodusenter søke om unntak fra det spesifikke målet. For produsenter som registrerer inntil 10 000 biler i EU pr år kan det etter søknad til EU-kommisjonen settes et individuelt mål ut fra produsentens økonomiske og tekniske evne. For produsenter som registrerer mellom 10 000 og 300 000 biler i EU pr år kan det etter søknad settes et mål som er 25% lavere enn gjennomsnittlig utslipp fra denne produsentens biler registrert i 2007. Forordning 63/2011 inneholder detaljerte krav til opplysninger som skal være med i produsentenes søknader om unntak fra utslippskravene.

Forordningen ble vedtatt av EU-kommisjonen 26. januar 2011, og trådte i kraft i EU den 16. februar 2011.

Forordningen er relevant og akseptabel for Norge.

Forordningens detaljerte krav til opplysninger som skal være med i søknad om unntak er relevante og rimelige. Disse opplysningene vil gjøre det mulig for EU-kommisjonen å vurdere om bilprodusenten som søker har krav på unntak, samt hvilket utslippsmål som bør settes for denne produsenten. Samtidig gjør forordningen at systemet med unntak etter forordning 443/2009 artikkel 11 er forutsigbart for bilindustrien.

Norge har ingen bilprodusenter som omfattes av forordningens krav. Administrative konsekvenser er begrenset til arbeidet med å implementere rettsakten.

Kommisjonsforordning (EU) Nr. 109/2011 av 27. januar 2011 om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 661/2009 om krav for typegodkjenning av bil og tilhenger til bil for så vidt angår sprutbeskyttelsessystemer

Commission Regulation (EU) No 109/2011 of 27 January 2011 implementing Regulation (EC) No 661/2009 of the European Parliament and of the Council as regards type-approval requirements for certain categories of motor vehicles and their trailers as regards spray suppression systems

I forordning (EF) nr. 661/2009 fastsettes de grunnleggende bestemmelser om krav til typegodkjenning av bil og tilhenger til bil i forhold til sprutbeskyttelsessystemer (skvettlapper) og typegodkjenning av sprutbeskyttelsessystemer som separate tekniske enheter. Kommisjonsforordning (EU) nr. 109/2011 fastsetter særlige prosedyrer, prøvninger og krav til slike typegodkjenninger. Forordning (EF) nr. 661/2009 er en særskilt forordning,

som vedrører typegodkjenningsprosedyren i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF av 5. september 2007 om fastleggelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og tilhenger til disse samt av systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøy. Forordning 661/2009 er ennå ikke tatt inn i EØS-avtalen, og er derfor ikke blitt gjort gjeldende i norsk regelverk. Direktiv 2007/46/EF er per dato heller ikke innlemmet i EØS-avtalen, men er klarert for innlemmelse på EØS/EFTA-siden og vil tas inn i EØS-avtalen snarlig. Forordning (EF) nr. 661/2009 opphever Rådets direktiv 91/226/EØF av 27. mars 1991 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om avskjermingsystemer for visse grupper av motorvogner og deres tilhengere. De tekniske krav i Kommisjonsforordning 109/2011 samsvarer med tidligere direktiv om samme emne. Virkeområdet for denne forordning svarer til virkeområdet for direktiv 91/226/EØF og er derfor begrenset til kjøretøy i klassene N og O.

EF-hjemmel

Kommisjonsforordning (EU) nr. 109/2010 gjennomfører forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkjennelse for den generelle sikkerhet av motorkjøretøy, tilhengere samt systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøy. Sistnevnte forordning er truffet under henvisning til traktaten om opprettelsen av Det Europeiske Fellesskap, artikkel 95.

Gjeldende norsk rett

I det norske regelverket er krav til sprutbeskyttelsessystemer regulert i forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr av 4. oktober 1994 nr. 918 (kjøretøyforskriften) §§ 32-1 nr. 9, 32-2 nr.3 og 32-6 nr. 4.

Norsk gjennomføring

Forordningen medfører ingen realitetsendringer i forhold til gjeldende tekniske krav, da forordningen viderefører allerede gjennomførte tekniske krav for tilpasning til ny ordning for typegodkjenning. Forordningen vil således ikke medføre økonomiske konsekvenser for private eller for offentlige myndigheter i Norge. Den vil heller ikke medføre administrative konsekvenser utover det som må gjøres for å endre dagens forskriftstekst. Det foreslås å endre kjøretøyforskriften § 32-1 nr. 9, § 32-2 nr.3 og § 32-6 nr. 4, slik at forordningen tas med i henvisningen til EUs rettsakter.

Forordningen ble vedtatt 27. januar 2011, og trådte i kraft i EU 1. mars 2011, dog slik at typegodkjenning etter direktiv 91/226/EØF kan gjøres fram til 1. november 2012 og fortsatt gis utvidelser etter direktiv 91/226/EØF etter denne dato.

Forordningen vurderes som akseptabel og EØS-relevant. Vegdirektoratet har ikke deltatt i arbeidsgrupper i forbindelse med utarbeidelsen av forordningen.

Kommisjonsforordning (EU) nr. 407/2011 av 27. april 2011 om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 661/2009 for så vidt angår tilføyelse av visse FN/ECE-regulativer om typegodkjennelse av motorkjøretøy, deres tilhengere samt systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøy

Commission Regulation (EU) No 407/2011 of 27 April 2011 amending Regulation (EC) No 661/2009 of the European Parliament and of the Council as regards the inclusion of certain Regulations of the United Nations Economic Commission for Europe on the

type-approval of motor vehicles, their trailers and systems, components and separate technical units intended therefor

Direktiv 2007/46/EF om fastleggelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og tilhengere til disse, samt av systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøy (rammedirektiv) gir mulighet for obligatorisk bruk av FN / ECE regelverk i forbindelse med EU-godkjenning av kjøretøy og for erstatning av EUs regelverk med FN / ECE-regulativer. Ifølge forordning (EF) nr. 661/2009 bør typegodkjenning i henhold til obligatoriske FN/ECE-regulativer, anses som EF-typegodkjenning i samsvar med forordningen og dens gjennomføringsregler. Forordning (EF) nr. 661/2009 er en særskilt forordning om krav til typegodkjenning vedrørende den generelle sikkerhet for kjøretøy, som vedrører typegodkjenningsprosedyren i henhold til direktiv 2007/46/EF. Verken direktiv 2007/46/EF eller forordning (EF) nr. 661/2009 er per dato tatt inn i EØS-avtalen. Direktiv 2007/46/EF er klarert EØS-relevant og akseptabel i EØS/EFTA-statene, og vil innlemmes i EØS-avtalen snart.

De fleste av bestemmelsene i direktivene om krav til kjøretøy og deler til kjøretøy er overført fra FN/ECE-regulativer. I takt med de tekniske fremskritt endres FN/ECE-regulativene kontinuerlig, og de relevante EU-rettsakter må regelmessig oppdateres for å være i overensstemmelse med innholdet i de respektive FN/ECE-regulativer. For å unngå denne overlappingen har CARS 21-ekspertgruppen anbefalt at en rekke direktiv bør erstattes av de tilsvarende FN/ECE-regulativer. Kompensasjon av EU-lovgivning med FN/ ECE regelverk gjør det mulig å unngå dobbeltarbeid - ikke bare i form av tekniske krav, men også med hensyn til sertifisering og administrative prosedyrer. En typegodkjenning basert på internasjonalt godkjente standarder vil dessuten bidra til å øke konkurransevnen til industrien i EU.

Forordning (EF) Nr. 661/2009 åpner for at ECE-regulativer kan erstatte ca. 150 eksisterende EF-direktiver, for å oppnå et harmonisert regelverk for kjøretøy både med hensyn til regelverk og prosedyrer. Kommisjonsforordning (EU) nr. 407/2011 endrer derfor bilag IV til forordning (EF) nr. 661/2009 hvor obligatoriske FN/ECE-regulativer opplistes. Gjennomføringsdato for bruk av ECE-regulativene reguleres i forordning (EU) nr. 661/2009 artikkel 13, hvor det fremgår at de aktuelle FN/ECE-regulativene vil gjelde fra 1. november 2012 i forbindelse med typegodkjenning, og fra 1. november 2014 ved registrering/ibruktaking, med unntak for ECE-reg. 13 som gjelder fra 1. november 2011. I vedlegget til forordning (EU) nr. 407/2011 fremgår de endringer som skal gjøres i forordning (EF) nr. 661/2009 vedlegg IV. Følgende ECE-regulativer kan anvendes som erstatning for EU-regelverk:

- ECE-reg. 1 Asymmetric headlamps (R2 and/or HS1).
- ECE.reg. 3 Retro-reflecting devices
- ECE-reg. 4 Rear registration plate lamp
- ECE.reg. 6 Direction indicators
- ECE.reg. 7 End-outline marker-, front/rear position-, side-, stop lamps (M, N and O)
- ECE.reg. 8 Headlamps (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1, HIR2 and/or H11)
- ECE.reg. 10 Electromagnetic compatibility
- ECE.reg. 11 Door latches and hinges
- ECE.reg. 12 Behaviour of steering device under impact
- ECE.reg. 13 *Corrigendum to 11 series of amendments*
- ECE.reg. 13H *Braking (passenger cars)*

- ECE.reg. 14 Safety-belt anchorages, ISOFIX anchorages systems and ISOFIX top tether anchorages.
- ECE.reg. 16 Safety-belts, restraint systems, child restraint systems and ISOFIX child restraint systems
- ECE.reg. 17 Seat strength
- ECE.reg. 18 Anti-theft
- ECE.reg. 19 Front fog lamps
- ECE.reg. 20 Asymmetric headlamps (H4)
- ECE.reg. 21 Protective helmets and visors for motorcyclists
- ECE.reg. 23 Reversing lamps
- ECE.reg. 25 Head restraints (headrests)
- ECE.reg. 26 External projections
- ECE.reg. 28 Audible warning devices
- ECE.reg. 31 Asymmetric headlamps (halogen sealed beam)
- ECE.reg. 34 Fire risks
- ECE.reg. 37 Filament lamps
- ECE.reg. 38 Rear fog lamps
- ECE.reg. 39 Speedometer
- ECE.reg. 43 Safety glazing
- ECE.reg. 44 Child restraint systems
- ECE.reg. 46 Rear-view mirrors
- ECE.reg. 48 Installation of lighting and light-signalling devices (M, N and O)
- ECE.reg. 55 Mechanical coupling devices
- ECE.reg. 58 Rear underrun protective device
- ECE.reg. 61 External projections forward the cab of commercial vehicle
- ECE.reg. 66 Strength of superstructure (buses)
- ECE.reg. 67 LPG equipment
- ECE.reg. 73 Lateral protection (goods vehicles and their trailers)
- ECE.reg. 77 Parking lamps
- ECE.reg. 79 Steering equipment
- ECE.reg. 80 Strength of seats and their anchorages (large passenger vehicles)
- ECE.reg. 87 Daytime running lamps (agricultural tractors)
- ECE.reg. 89 Speed limitation devices
- ECE.reg. 90 Replacement brake lining assemblies and drum brake linings
- ECE.reg. 91 Side marker lamps
- ECE.reg. 93 Front underrun protective devices
- ECE.reg. 95 Protection of the occupants in the event of a lateral collision
- ~~ECE~~.reg. 97 Alarm systems
- ECE.reg. 98 Headlamps with gas-discharge light sources
- ECE.reg. 99 Gas-discharge light sources
- ECE.reg. 100 Battery electric vehicles safety
- ECE-reg. 102 Close coupling devices
- ECE.reg. 105 Carriage of dangerous goods — construction of vehicles
- ECE.reg. 107 Category M2 or M3 vehicles
- ECE.reg. 110 Compressed natural gas systems
- ECE.reg. 112 Asymmetrical headlamps (filament lamps)
- ECE.reg. 116 Unauthorised use (anti-theft and alarm systems)
- ECE.reg. 118 Fire resistance of interior materials
- ECE.reg. 121 Hand controls, tell-tales and indicators
- ECE.reg. 122 Heating systems

- ECE.reg. 123 Adaptive Front-lighting Systems
- ECE.reg. 125 Partitioning systems to protect passengers against displaced luggage

EF-hjemmel

Kommisjonsforordning (EU) nr. 407/2011 gjennomfører forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkjenning for den generelle sikkerhet av motorkjøretøy, tilhengere samt systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøy. Sistnevnte forordning er truffet under henvisning til traktaten om opprettelsen av Det Europeiske Fellesskap, artikkel 95.

Norsk gjennomføring

Bruk av ECE-regulativer innebærer at det ikke vil være nødvendig å forholde seg til to sett med regelverk, noe som betyr at forvaltningen av regelverket blir enklere å forholde seg til. Norge stiller seg derfor positivt til forordningen.

Forordningen vil ikke ha økonomiske konsekvenser for private eller for offentlige myndigheter i Norge. Den vil forenkle arbeidet for norske fabrikanter i forbindelse med godkjenning av komponenter og kjøretøy. Forordningen vil heller ikke medføre administrative konsekvenser utover det som må gjøres for å implementere forordningen i norsk regelverk. Herunder vil forordningen implementeres i forskrift av 4. oktober 1994 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) kap. 6. Videre vil forordningen bli implementert i ny forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil.

Forordningen ble vedtatt 27. april 2011, og kom til anvendelse i EU den 3. mai 2011. Forordningen trer i kraft i forbindelse med typegodkjenning fra 1. november 2012 og ved registrering 1. november 2014, med unntak av bremses (ECE-reg.13) som trer i kraft 1. november 2011.

Forordningen vurderes som akseptabel for Norge og EØS-relevant.

Forordningen er relevant og akseptabel for Norge

Kommisjonsforordning (EU) nr. 458/2011 av 12. mai 2011 om typegodkjenningskrav for kjøretøy og tilhengere angående montering av dekk og om implementering av europaparlamentets- og rådets forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkjenning for den generelle sikkerhet til kjøretøy og tilhengere, samt systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøy

Commission Regulation (EU) No 458/2011 of 12 May 2011 concerning type-approval requirements for motor vehicles and their trailers with regard to the installation of their tyres and implementing Regulation (EC) No 661/2009 of the European Parliament and of the Council concerning type-approval requirements for the general safety of motor vehicles, their trailers and systems, components and separate technical units intended therefor

Forordning (EF) nr. 661/2009 fastsetter blant annet grunnleggende krav til typegodkjenning av kjøretøy hva angår montering av dekk. Forordningen er ennå ikke tatt inn i EØS-avtalen, og er derfor ikke blitt gjort gjeldende i norsk regelverk.

Forordning (EF) nr. 661/2009 opphever rådsdirektiv 92/23/EØF av 31. mars 1992 om krav til dekk og montering av dekk til kjøretøy og tilhengere. Kravene fra dette rådsdirektivet overføres til kommisjonsforordning (EU) nr. 458/2011 samtidig som forordningen tilpasses den vitenskapelige og tekniske utviklingen på området der det synes nødvendig. Forordningen

er en av mange rettsakter som skal gjennomføre forordning (EF) nr. 661/2009 om typegodkjenning vedrørende den generelle sikkerhet for kjøretøy. Forordning 661/2009 er per dato ikke innlemmet i EØS-avtalen, og er derfor ikke blitt gjort gjeldende i norsk regelverk.

Forordning (EU) nr. 458/2011 omfatter kjøretøy i gruppene M, N og O slik de er definert i direktiv 2007/46/EF om fastleggelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og tilhengere til disse, samt av systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøy (rammedirektiv), vedlegg II. Hensikten med forordningen er å sikre at dekk som benyttes på et motorkjøretøy er tilpasset kjøretøyets belastning, hastighet og bruksområde. Forordningen fastsetter typegodkjenningsprosedyrer hva gjelder montering av dekk for å sikre at denne hensikten ivaretas.

EF-hjemmel

Kommisjonsforordning (EU) nr. 458/2011 gjennomfører forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkjenning for den generelle sikkerhet av motorkjøretøy, tilhengere samt systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøy. Sistnevnte forordning er truffet under henvisning til traktaten om opprettelsen av Det Europeiske Fellesskap, artikkel 95.

Gjeldende norsk rett

I det norske regelverket er krav til montering av dekk regulert i forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr av 4. oktober 1994 nr. 918 (kjøretøyforskriften) kapittel 13.

Norsk gjennomføring

Forordningen viderefører allerede gjennomførte krav, og vil derfor ikke ha økonomiske konsekvenser for private eller for offentlige myndigheter i Norge. Den vil heller ikke medføre administrative konsekvenser utover det som må gjøres for å endre kjøretøyforskriftens kap 13.

Forordningen ble vedtatt 12. mai 2011 og trådte i kraft i EU 2. juni 2011.

Forordningen vurderes som akseptabel og EØS-relevant.

Vegdirektoratet har ikke deltatt i arbeidsgrupper i forbindelse med utarbeidelse av forslaget.

Kommisjonsforordning (EU) nr. 459/2011 av 12. mai 2011 om endring av bilaget til forordning (EF) nr. 631/2009 om gjennomføringsbestemmelser for bilag I til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 78/2009 om typegodkjenning av motorkjøretøy når det gjelder beskyttelse av fotgjengere og andre myke trafikanter
COMMISSION REGULATION (EU) No 459/2011 of 12 May 2011 amending the Annex to Regulation (EC) No 631/2009 laying down detailed rules for the implementation of Annex I to Regulation (EC) No 78/2009 of the European Parliament and of the Council on the type-approval of motor vehicles with regard to the protection of pedestrians and other vulnerable road users

Forordning (EF) nr. 78/2009 er en særrettsakt som angår typegodkjenningsprosessen i direktiv 2007/46/EF om typegodkjenning av motorvogner og tilhengere til disse, samt av systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøy (rammedirektiv). I forordningen anføres det grunnleggende krav til den ytre utformingen av kjøretøy til beskyttelse av fotgjengere og andre myke trafikanter. Kjøretøyene skal utformes slik at deler og utstyr på bilen, som kommer i kontakt med myke trafikanter, i minst mulig grad er til skade for

trafikantene. Kommisjonsforordning (EF) nr. 631/2009 av 22. juli 2009 fastsetter gjennomføringsbestemmelser for vedlegg I til forordningen.

Kommisjonsforordning (EF) Nr. 459/2011 inneholder krav til prøvemetode når det gjelder kjøretøyers utforming foran med montert kufanger. Forordningen fastsetter at dersom høyden på kufanger er mellom 425 mm og 500 mm kan fabrikanten velge om prøvemetoden som er beskrevet i kap.II eller III i forordning (EF) 631/2009 skal anvendes. Videre er det beskrevet hvilke toleranser som kan aksepteres dersom det finnes en avtagbar slepekrok. Forordning (459/2011) endrer også kap. VI og VII i forordning (EF) Nr. 631/2009 når det gjelder prøvepunkter relatert til barn/kortvokste personer.

EF-hjemmel

Forordningen er truffet under henvisning til forordning (EF) nr. 78/2009 som er truffet under henvisning til traktaten om opprettelsen av Det Europeiske Fellesskap, artikkel 95.

Norsk gjennomføring

Forordningen vil bli implementert i forbindelse med fastsettelse av ny forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil, knyttet til implementering av direktiv 2007/46/EF som fastsetter en ramme for typegodkjenning av motorvogner og tilhengere til disse, samt av systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøy. Direktiv 2007/46/EF per dato ikke tatt inn i EØS-avtalen. Direktivet er imidlertid klarert EØS-relevant i EØS/EFTA-statene og vil innlemmes i EØS-avtalen snarlig.

Forordningen medfører ingen økonomiske konsekvenser for private eller for offentlige myndigheter i Norge. Den medfører heller ingen administrative kostnader utover at den må implementeres i norsk rett.

Forordningen ble vedtatt 12. mai 2011, og kom til anvendelse i EU 2. juni 2011.

Forordningen er akseptabel for Norge og EØS-relevant.

Norge har ikke deltatt i arbeidsgrupper eller møter i forbindelse med utarbeidelsen av denne forordningen.

Kommisjonens forordning (EU) nr. 566/2011 av 8. juni 2011 om endring av Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 og forordning (EF) nr. 692/2008 for så vidt angår adgang til reparasjons- og vedlikeholdsinformasjoner
Commission regulation (EU) No 566/2011 of 8 June 2011 amending Regulation (EC) No 715/2007 of the European Parliament and of the Council and Commission Regulation (EC) No 692/2008 as regards access to vehicle repair and maintenance information

Kommisjonsforordning (EF) nr. 566/2011 utvider og spesifiserer parlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007 og kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008 om typegodkjenning av personbiler og lette nyttekjøretøy (varebiler) med hensyn til utslipp (Euro 5 og Euro 6), og tilgang på informasjon knyttet til reparasjon og vedlikehold av slike kjøretøy.

Forandringer i forordning 715/2007 medfører nå at reparasjons og vedlikeholdsregister for personbiler og lette nyttekjøretøy blir tilgjengelig for uavhengige verksteder på samme måte som håndbøker tidligere har vært. Standardtid, alternativt den tid som kreves for å gjennomføre et spesifikt arbeid på verkstedene skal også gjøres tilgjengelig. Uavhengige verksteder som er godkjente (jf. 2.2 Annex XIV EC nr 692/2008) skal ha adgang til reparasjons- og vedlikeholdsdataer hvis kjøretøy produsenten tilbyr dette for autoriserte verksteder. Kjøretøyprodusentene skal nå også presentere transaksjonstjenester, som

omprogrammering og teknisk assistanse, til uavhengige verksteder. Denne informasjonen kan gis mot en avgift som er begrenset over tid alternativt begrenset til en spesifikk henvendelse.

I forordning 692/2008 blir det endring av typegodkjenningsreglene. I tillegg til de allerede fastsatte reglene for typegodkjenning av kjøretøy når det gjelder avgassutslipp, skal nå kravene anses som oppfylt hvis kjøretøyet er i henhold til kravene i forordningens artikkel 13 om reparasjons- og vedlikeholdsinformasjon, og kjøretøyet har blitt godkjent i henhold til relevante UN/ECE forordninger. Dette innebærer at dokumentasjon etter ECE-regulativene sidestilles med dokumentasjon etter forordningens vedlegg. Videre spesifiseres at kjøreløys skal være tent ved måling av avgasser og drivstoff-forbruk. Det er også mindre justeringer i kravene til egendiagnostikk. Forordningen introduserer også målemetode for partikkelutslipp basert på antall partikler. Det etableres også et forum for kjøretøyinformasjon som undersøker informasjonsspredningens effekt på antall kjøretøytyveri, og som skal vurdere muligheten for å opprette en prosess hvor akkrediterte organisasjoner godkjenner og autoriserer uavhengige verksteder som ønsker innsyn i informasjon knyttet til kjøretøys sikkerhet mot tyveri.

Forordningen trådte i kraft i EU 19. juni 2011.

Forordningen tilgjengeliggjør reparasjons- og vedlikeholdsinformasjon for kjøretøy for uavhengige verksteder, slik at konkurransen på området styrkes. Videre minskes muligheten for manipulasjon eller feil i bilers avgasskontrollsystemer. Ny partikkelmålemetode innebærer at krav til maksimalt antall partikler i avgassene introduseres i tillegg til kravet om maksimal vekt av partikler. Dette kan bidra til reduserte helseskader som følge av avgassutslipp fra biler.

Forordningen er relevant og akseptabel for Norge.

Kommisjonens forordning (EU) nr. 582/2011 av 25. mai 2011 om gjennomføring og endring av Europaparlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 med hensyn til utslipp fra tunge kjøretøyer (Euro VI) og om endring av vedlegg I og III til Europaparlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF

Commission Regulation (EU) No 582/2011 of 25 May 2011 implementing and amending Regulation (EC) No 595/2009 of the European Parliament and of the Council with respect to emissions from heavy duty vehicles (Euro VI) and amending Annexes I and III to Directive 2007/46/EC of the European Parliament and of the Council

Kommisjonsforordning 582/2011 gjennomfører og endrer EU-parlamentets og rådets forordning 595/2009 om avgassutslipp fra tunge nyttekjøretøy (Euro IV). Forordning 595/2009 innfører strengere krav til avgassutslipp fra tunge kjøretøy som skal godkjennes fra 2013, med grenseverdier for utslippene og ikrafttredelsesdatoer. Forordning 582/2011 inneholder de konkrete tekniske og administrative bestemmelsene som er nødvendige for å gjennomføre 595/2009, for at kjøretøy skal kunne typegodkjennes etter regelverket. Forordningen endrer også bilagene til direktiv 2007/46/EF, dette gjelder tilpasning av teknisk innhold i typegodkjenningsdokumentasjon.

Forordning 582/2011 inneholder også krav til bilprodusentene om å gjøre tilgjengelig vedlikeholds- og reparasjonsinformasjon, samt informasjon om bilenes egendiagnostikk, slik at uavhengige verksteder får tilgang på dette. Forordning 582/2011 innfører videre krav til såkalte "off-cycle" avgassutslipp, og utstyr for måling av dette. Dette innebærer krav til utslipp fra bilene i virkelig trafikk, og ikke bare i den fastsatte testsyklusen for typegodkjenning. Dette skal sikre at avgassrensningssystemene fungerer i virkelig trafikk. Forordningen innfører også krav for typegodkjenning av erstatningsavgassrensingssystemer, og fastsetter ny målemetode for måling av partikkelutslipp.

Forordningen ble vedtatt 25. mai 2011, og kom til anvendelse i EU fra 15. juli 2011.

Forordning 582/2011 er relevant og akseptabel for Norge.

Implementeringen av forordningen antas ikke å få økonomiske konsekvenser for Norge. Det vil heller ikke medføre administrative konsekvenser utover det som må gjøres for å endre gjeldende regelverk.

Norge har delvis deltatt i arbeidsgrupper/andre fora (TCMV m.m.) forut for vedtakelsen av forordningen.

Kommisjonens forordning (EU) nr. 678/2011 av 14. juli 2011 om erstatning av bilag II og endring av bilag IV, IX og XI til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF om fastleggelse av en ramme for godkjenning av motorkjøretøyer og deres tilhengere samt av systemer, komponenter og separate tekniske enheter til sådanne kjøretøyer (Rammedirektiv)

Commission regulation (EU) No 678/2011 of 14 July 2011 replacing Annex II and amending Annexes IV, IX and XI to Directive 2007/46/EC of the European Parliament and of the Council establishing a framework for the approval of motor vehicles and their trailers, and of systems, components and separate technical units intended for such vehicles (Framework Directive)

Forordning (EF) Nr. 678/2011 er en revisjon av direktiv 2007/46/EF og skal erstatte bilag II, samt endre bilag IV, IX, og XI.

Bakgrunnen for nytt bilag II er å gjøre typegodkjenning av kjøretøy enklere, ettersom direktiv 2007/46/EF har utvidet kategorier kjøretøy som skal typegodkjennes. I forordningen er det innført nye kriterier for å forenkle avgjørelsen hvorvidt et kjøretøy skal klassifiseres som M eller N.

I Bilag I i forordningen er det generelle definisjoner og bestemmelser. Videre er det i forordningen beskrevet hva som er ny type, variant og versjon av et kjøretøy. I forbindelse med EU-små serie typegodkjenning er det et bestemt antall kjøretøy som kan foreta denne form for typegodkjenninger hvert år. For å hindre at dette blir brukt i strid med hensikten er det i forordningen tydeliggjort hva som menes med type, variant, versjon innenfor de enkelte kjøretøygruppene. Disse kriterier er klarere enn det som fremgår av nåværende bilag II i direktiv 2007/46/EF.

Definisjoner i bilag I til denne forordningen:

- pkt. 1 er definisjoner av sitteplass
- pkt. 2 er definisjoner av antall sitteplasser. I pkt. 2.1. 5 er det presisert av når det i et kjøretøy er setefester for uttakbare seter skal disse setene tas med i antall sitteplasser. Videre er det i 2.1.6. bestemt at område beregnet for rullestol skal anses som en sitteplass.
- pkt. 2.2 definisjon av totalmasse
- pkt. 2.3. spesielt utstyr, hvor det er bestemt at dersom kjøretøyet ved godkjenning har fast utstyr som maskiner eller andre apparater blir kjøretøyene å anse som klasse N eller I

- pkt. 3 Her er det bestemt at det er fabrikanten som er ansvarlig for å klassifisere kjøretøyer i en bestemt klasse. Alle kriteriene for vedkommende klasse kjøretøy må være oppfylt.

Del A av forordningen inneholder kriterier for klassifisering av kjøretøyer:

pkt. 1 og 2 inneholder generelle kriterier for klassifisering av kjøretøy M, N, O , terrenggående kjøretøy, kjøretøy til spesiell bruk, terrenggående kjøretøy til spesiell bruk .

Pkt. 3 inneholder kriterier for å kunne betraktes som klasse N.

pkt. 3.2. beskriver at i rom hvor passasjerer befinner skal disse være fullstendig adskilt fra passasjerene.

pkt. 3.3. beskriver at dersom personer og gods transporteres i samme rom , skal det i lastearealet finnes sikringsutstyr for å feste lasten mot forskyving i forbindelse med bremsing, svinging o.l.

pkt. 3.4. inneholder definisjon og krav om at sikringsutstyr i kjøretøy inntil 7500 kg totalvekt, skal være i henhold til pkt. 3 og 4 i ISO standard 27956: 2009

pkt. 3.5 beskriver at antall sitteplasser i N1 kjøretøy ikke kan være mer enn 6 sitteplasser og 8 sitteplasser for N2 kjøretøy

pkt. 3.8 Inneholder spesifikke krav til N1- kjøretøy. Dersom et eller flere av disse kriteriene som er beskrevet er oppfylt vil kjøretøyet bli å klassifisere som M1.

3.8.2.2. a) Innlasting av gods skal foretas gjennom bakdør, eller sidedør som er konstruert for formålet

b) Bakdør skal oppfylle følgende krav:

1. Dersom kjøretøyet bare er utstyrt med en seterad eller et fører sete skal lastehøyden være minst 600 mm

2. Dersom kjøretøyet har to eller flere seterader skal lastehøyden være minst 800 mm og arealets åpning skal være minst $12\ 800\ \text{cm}^2$.

c. Krav til lasteareal. Med lasteareal menes den del av kjøretøyet som befinner seg bak seterader eller fører setet.

1. Lastearealet skal hovedsakelig være plant.

2. Dersom kjøretøyet har en seterad skal lasterommets lengde være minst 40% av akselavstanden.

3. Dersom kjøretøyet er utstyrt med to eller flere seterader skal lasterommetslengde utgjøre minst 30% av akselavstanden.

Videre er det bestemt at dersom setene i bakerste seterad kan tas ut uten bruk av spesial verktøy, skal kravene til lasterommets lengde være oppfylt når alle seteradene er montert,

4. Når det gjelder krav til lasterommets lengde skal måling av godsrommet foretas når setene er i normal bruksposisjon.

Videre er det i etterfølgende punkter definisjoner av målemetoder.

Pkt. 3.8.3.1. beskriver at kjøretøy som er utstyrt med lukket karosseri skal innlastingen finne sted gjennom bakdør eller på annen måte. Lasteaåpningen skal være minst 800 mm og arealet på åpningen skal minst $12\ 800\ \text{cm}^2$.

Videre skal lastearealets minstelengde skal være 40% av akselavstanden. Dersom det er åpent lasteplan er det kun krav til lengden på lastearealet.

Forordningen pkt. 4 inneholder også kriterier for terrenggående kjøretøy mv.

Pkt. 5 beskriver kriterier når det gjelder kjøretøy for særlig anvendelse.

pkt. 5.3 som gjelder ambulanse, her er det innført kriterier om at bærerommet skal oppfylle de tekniske kravene i EN.1789:2007 om "Medical vehicles and their equipment" med unntak av "List og equipment" (utstørliste)

pkt. 5.9 beskriver hva som menes med DOLLY.

Del B pkt. 1 t.o.m. pkt. 6 inneholder kriterier for kjøretøytyper, varianter og versjoner for de ulike kjøretøyklassene.

Pkt. 7 i del B beskriver felleskrav for alle kjøretøytyper. Der er det beskrevet at dersom et kjøretøy faller inn under flere klasser på grunn av totalvekt og antall sitteplasser eller begge deler, kan fabrikanten velge å bruke kriteriene fra enten den ene eller den andre kjøretøyklassen. Her er det i 7.1.1. eksemplifisert med at dersom et kjøretøy A kan typegodkjennes som N_1 og N_2 (4,2 tonn) utfra totalvekten, kan de parametrene som er nevnt for N_1 også brukes for kjøretøy som faller inn under klasse N_2 (eller omvendt).

Videre kan et kjøretøy "B" som typegodkjennes som M_1 og M_2 ut fra antall sitteplasser (7+1 eller 10+1) og de parametrene som er nevnt i klasse M_1 kan også brukes for kjøretøy i denne klasse i neste etappe av en etappevis typegodkjenning.

Del C inneholder definisjon av karosserier

I bilag II er det gjort endringer i direktiv 2007/46/EF vedr. avskjermingssystemer,

I bilag IX er det bl.a foretatt endringer vedr. plassering av aksler vedr. teksten i typegodkjenningsdokumentet.

I bilag IV til direktiv 2007/46/EF er det endringer vedr. avskjermingssystemer.

Forordningen ble vedtatt 14. juli 2011, og trådte i kraft i EU den 4. august 2011.

Forordningen gjelder f.o.m. 29 oktober 2012 for nye typer kjøretøy som det er søkt om typegodkjenning for.

Kravene i bilag II og i punkt 1 og 2 i bilag IV gjelder fra 9. april 2011.

Fra 4. august 2011 er det opp til fabrikanten å bestemme om forordningen skal brukes.

Forordningen er relevant og akseptabel for Norge.

Spesielt er et viktig å merke seg at i i vilkårene for å kunne anses som ambulanse er det henvist ambulansesstandard EN 1789:2007 som er de samme kravene som vi har i dagens kjøretøyforskrift. Dette innebærer at vi kan opprettholde krav til bæreinnfesting mv. Standarden inneholder ikke krav til beskyttelsesvegg.

Videre er fordelaktig av vi får mer konkrete kriterier for N-biler, noe som kan være til hjelp også i avgiftsmessig sammenheng.

Forordningen vil ikke ha økonomiske eller administrative konsekvenser utover det som er nødvendig for å implementere forordningen i norsk regelverk.

Norge har deltatt i arbeidsgruppen i forbindelse med utarbeidelsen av denne forordningen.