



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Implementering av forordningene (EU) nr. 540/2014 og 627/2014 vedrørende bil

Høring om forslag til endringer i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil.

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
18. august 2014

0. Innledning og oversikt

Vegdirektoratet sender på høring forslag om endring i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil. Bakgrunnen for endringene er at det er vedtatt to nye forordninger, som Norge i henhold til EØS-avtalen er forpliktet til å implementere i norsk regelverk.

De vedtatte forordningene er:

- **Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 540/2014** av 16. april 2014 om grenseverdier for støy fra kjøretøy og erstatning av lyddepnende systemer og om endring av direktiv 2007/46/EF og oppheving av direktiv 70/157/EØF
- **Kommisjonsforordning (EU) nr. 627/2014** av 12. juni 2014 som for å tilpasse til den tekniske utvikling endrer forordning (EU) nr. 582/2011 når det gjelder partikkelovervåking ved hjelp av egenderagnosesystemet

Forordningene har ennå ikke vært behandlet i Spesialutvalget for handelsforenklinger. En foreløpig vurdering foretatt av Vegdirektoratet tilsier imidlertid at rettsaktene er relevante og akseptable. Forordningene har følgelig heller ikke blitt tatt inn i EØS-avtalen på det nåværende tidspunkt, og det tas forbehold om at dette blir gjort.

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

Forskriften finnes på internettsiden www.lovdatab.no. Forordningene finnes bl.a. på EU sine hjemmesider: <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/directives/index.htm>.

1. Implementering av Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 540/2014

Formålet med forordning 540/2014 er å redusere støyplagen i Europa og samtidig ivareta det indre marked ved å fastsette harmoniserte bestemmelser om krav til støy fra kjøretøy. Forordningen fastsetter administrative og tekniske krav for EF-typegodkjenning av nye kjøretøy i kategori M og N (personbiler, varebiler, busser, lette og tunge nyttekjøretøy), og til lyddepningssystemer som reservedel og komponenter typegodkjent som separate tekniske enheter. Forordningen opphever direktiv 70/157/EØF med senere endringer, som regulerer dagens støykrav til kjøretøy, og endrer godkjenningsdirektiv 2007/46/EF vedlegg IV, VI og XI. I henhold til anbefalingene fra CARS 21-rapporten om å forenkle EUs typegodkjenningsbestemmelser, baserer forordningen seg på UNECE regulativene nr. 51 (med hensyn til målemetode) og nr. 59 (med hensyn til lyddepningssystemer som reservedel).

Nærmere om forordningen

Ny målemetode

Da grenseverdiene sist ble skjerpet, med ikrafttreden i 1995 for nye typegodkjenninger, ble ikke forventet effekt oppnådd. Undersøkelser har senere vist at målemetoden ikke lenger gjenspeilet vanlige kjøremønstre, særlig ved bykjøring. Forordning 540/2014 innfører derfor en ny målemetode som bedre skal representere vanlige kjøremønstre og kjøreforhold i trafikken. Denne målemetoden ble først publisert av UNECE (FNs økonomiske kommisjon for Europa) sin arbeidsgruppe for støy i 2007 og er basert på en revisjon av ISO-standard 362. Målemetoden er beskrevet i forordningens vedlegg II.

Nye grenseverdier

Over en tre-årsperiode, fra juli 2007 til juli 2010, ble kjøretøy ved typegodkjenning testet etter både ny og gammel målemetode. Datamaterialet som ble opparbeidet under perioden med dobbeltesting dannet grunnlaget for Kommisjonens forslag til nye grenseverdier. Elementer som kjøretøykategorier, grenseverdier og datoer for ikrafttreden har blitt noe endret ved Europaparlamentets og Rådets behandling av rettsakten. Nye grenseverdier innføres i faser og skjerpes i to trinn, totalt 3 dB(A) og 4 dB(A) avhengig av kjøretøykategori.

Kjøretøykategorier, grenseverdier og datoer for ikrafttreden fremgår av vedlegg III. Første fase implementerer den nye målemetoden og gjelder fra 1. juli 2016 for nye typer kjøretøy. Fase to (første skjerping) gjelder fra 1. juli 2020 for nye typer kjøretøy og fra 1. juli 2022 for nye registreringer. Tredje fase (andre skjerping) gjelder fra 1. juli 2024 for nye typer kjøretøy og fra 1. juli 2026 for nye registreringer.

Kommisjonen skal gjennomføre og offentliggjøre en undersøkelse av grenseverdiene for støy innen 1. juli 2021, og ved behov foreslå regelendringer basert på konklusjonene i undersøkelsen.

Supplerende bestemmelser om støy (Additional Sound Emission Provisions - ASEP)

Den nye målemetoden anses å gi et godt bilde av støyforholdene under normal kjøring, men som mindre representativ for støyforholdene under mer ekstreme kjøremønstre. Det er derfor fastsatt supplerende bestemmelser i forordningen som skal ivareta forholdene som ligger utenfor kjøresyklusen som ivaretas gjennom typegodkjenningen (ASEP). Dette skal sikre at støyen fra et kjøretøy i trafikk ikke avviker fra hva man kan forvente ut fra resultatene fra typegodkjenningen for det spesifikke kjøretøyet, og i tillegg forhindre at fabrikanten finjusterer motoren slik at typegodkjenningstesten viser lavere støynivå enn faktiske støynivåer (eng: cycle beating). Bestemmelsen gjelder for kjøretøygruppene M1 (personbil) og N1 (varebil) med forbrenningsmotor.

Akustiske varselsystem for stillegående kjøretøy (AVAS)

En av miljøfordelene med elbiler er lavere støynivå. Men med økende andel elbiler og hybridbiler har det forsvunnet en lydkilde som især blinde og svaksynte benytter seg av for å orientere seg i trafikkbildet. Enkelte bilfabrikanter har allerede startet utvikling og produksjon av varselsystemer for elbiler og hybrider, og EU ser det som hensiktsmessig å fastsette harmoniserte ytelseskrav for slike akustiske varselsystemer (AVAS - Acoustic Vehicle Alerting System). Systemene skal gjøre fotgjengere og andre myke trafikanter oppmerksomme på kjøretøyet tilstedeværelse og bevegelse. Systemene vil generere lyd fra start og til kjøretøyet har en hastighet på omtrentlig 20 km/h, og under rygging. Over denne hastigheten vil dekk/veibane-støyen være den dominerende lydkilden, slik det også er for personbiler med vanlig forbrenningsmotor. AVAS-systemet skal utstyres med en bryter som gjør at føreren kan slå av og på varselsystemet. Ved omstart av bilen skal systemet automatisk være på. Fabrikanter skal senest 1. juli 2019 installere AVAS i nye typer elbiler og hybridbiler, og senest 1. juli 2021 i alle nye elbiler og hybridbiler. AVAS-systemet skal tilfredsstillere kravene i vedlegg VIII.

Forordningen sier videre at Kommisjonen bør undersøke potensialet for bruk av aktive sikkerhetssystemer i stillegående kjøretøy som elbiler og hybrider for i større grad å oppfylle målsetningen om å forbedre sikkerheten for myke trafikanter i byområder, som blinde, fotgjengere med nedsatt syn og hørsel, syklist og barn.

I UNECE sin arbeidsgruppe for støy (GRB) er det nedsatt en gruppe som jobber med å utvikle et globalt teknisk regelverk om AVAS (GTR under 1998-avtalen, som Norge har tiltrådt). I

henhold til forordningens artikkel 8, kan Kommisjonen senest 1. juli 2017 vedta delegerte rettsakter som reviderer vedlegg VIII og inkludere mer detaljerte ytelseskrav til AVAS, tatt i betraktning utviklingen av ny GTR, eller til aktive sikkerhetssystemer.

Informasjon til forbruker

Kjøretøyfabrikanter og distributører skal bestrebe å sikre at støynivået til hvert kjøretøy målt i henhold til denne forordningen er godt synlig på salgsstedet og i teknisk reklamemateriell. Informasjon om støynivå kan hjelpe forbrukeren til å velge et mindre støyende kjøretøy, og dermed akselerere overgangen til en mindre støyende bilpark.

Med bakgrunn i erfaringene som høstes med anvendelsen av denne forordningen, skal Kommisjonen innen 1. juli 2018 gjennomføre en konsekvensanalyse vedrørende betingelsene av en merkeordning for luftforurensning og støy samt forbrukerinformasjon. Basert på resultatene fra analysen, skal Kommisjonen ev. forelegge Europaparlamentet og Rådet et lovforslag.

Andre momenter som nevnes i forordningen

- Det er mange kilder og faktorer som påvirker støyen. Direktiv 2002/49/EF (END) setter krav til regelmessig gjennomføring av strategiske støykartlegginger. Informasjon fra disse kartleggingene kan legges til grunn for fremtidig forskning om ekstern støy generelt og vegdekkestøy spesielt, til retningslinjer for beste praksis med hensyn til teknologisk utvikling av vegkvalitet og for en klassifisering av typer vegdekker, hvis relevant.

- I arbeidet med å redusere vegtrafikkstøy, bør myndigheter kunne innføre incentiver og tiltak for å oppmuntre til bruk av mer stillegående kjøretøy. For å redusere støy i byområder, bør Kommisjonen og medlemsland fremme kollektivtransport, sykkel og gange. Videre oppmuntres det til å øke den offentlige bevisstheten om betydningen av en jevn og myk kjørestil og av å overholde gjeldende fartsgrenser.

- Kommisjonen skal kunne vedta delegerte rettsakter som endrer vedleggene I, IV, VIII og X.

Gjeldende norsk politikk

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).

I St.meld.nr 16 (2011-12) Nasjonal transportplan 2010-2019 er det mål om at transportsystemet skal være universelt utformet. Dette er videreført i Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023.

Vurdering

Støy er et miljøproblem som rammer svært mange mennesker i Norge. Vegtrafikkstøy er den største støykilden utendørs, og årsak til omtrent 80 % av den totale støyplagen hos befolkningen. Støy fra vegtrafikk kan påvirke både helse og trivsel. I Norge er 1,2 millioner mennesker utsatt for vegtrafikkstøy over 55 dB utenfor boligen sin (SSB, tall fra 2011). I arbeidet med å redusere støyplagen i Norge og Europa, er det fornuftig og hensiktsmessig å redusere støyen ved kilden. Tiltak som støyskjerm eller fasadeisolering vil kun avhjelpe på støyen for dem som oppholder seg i vedkommende område/bolig, mens et kjøretøy med redusert støynivå vil komme alle til gode der kjøretøyet til enhver tid befinner seg. Tatt i betraktning at støygrensene sist ble endret i 1995, da uten å oppnå ønsket effekt, og at full innfasing av de nye grenseverdiene ligger et stykke frem i tid, vil det imidlertid ta tid før reduksjon i støynivå vil merkes på norske veger som følge av skjerpede støygrenser.

Norske myndigheter imøteser initiativet til bruk av aktive sikkerhetssystemer for å øke sikkerheten til myke trafikanter.

Direktiv 70/157/EØF (med endringer) – som oppheves og erstattes av forordning 540/2014 – er implementert i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil vedlegg 1. Vedlegget må derfor endres som følge av implementeringen. I tillegg må det inntas en referanse til forordning 540/2014 i forskriftens § 3.

Forordning 540/2014 ble vedtatt av Europaparlamentet og Rådet 16. april 2014 og trådte i kraft i EU 17. juni 2014.

2. Implementering av Kommissjonsforordning (EU) nr. 627/2014

Forordning (EU) nr. 627/2014 er en endringsrettsakt til forordning (EU) nr. 582/2011. Bakgrunnen er at sistnevnte må oppdateres (tilpasses) den tekniske utvikling når det gjelder partikkelovervåking ved hjelp av egendiagnosesystemet.

Forordning (EU) nr. 582/2011 pålegger Kommisjonen å vurdere om det er teknisk mulig å kontrollere ytelsen til dieselpartikkelfilteret på tunge kjøretøy med kompresjonsmotor, opp mot grenseverdiene for egendiagnostiseringsystemet (OTL). Grenseverdiene er angitt i tabell 1, vedlegg X, til nevnte forordning.

Kommisjonen har foretatt en slik vurdering og har konkludert med at det er teknisk mulig å overvåke dieselpartikkelfilter i forhold til OTL. I undersøkelsen fremgår det imidlertid at implementeringsdato for disse krav bør utsettes slik at produsenter gis tilstrekkelig tid til å masseprodusere og tilpasse utstyret til kjøretøyene. Det er derfor nødvendig å oppdatere tabell 1 i tillegg (appendix) 9 til vedlegg I med nye implementeringsdatoer.

Det vises også til at tabell 1 i tillegg (appendix) 9 til vedlegg I til forordning 582/2011 bør tilpasses for gnisttenningsmotorer gjennom å føye til to kolonner: En kolonne som viser karbonmonoksid i forhold til de OTL-verdier som fremkommer i tabell 2 i vedlegg X til forordning 582/2011, og en kolonne som referer til kravene på ytelse i drift, som er satt opp i punktene 6 til 6.5.5.1 i vedlegg X til samme forordning.

Forordning (EU) nr. 582/2011 er implementert i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil vedlegg 1, og vedlegget vil derfor bli endret. I tillegg vil det bli tatt inn en referanse til forordning 627/214 i forskriftens § 3.

Forordningen ble vedtatt den 12. juni 2014, og trådte i kraft i EU den 3. juli 2014.

3. Andre opplysninger

Forordningene som foreslås implementert vurderes å være EØS-relevante og akseptable for Norge. Norge har ikke konkret deltatt i arbeidsgrupper ved utarbeidelsen av forordningene, men har vært representert i ulike fora der de har blitt drøftet.

Begge forordningene vurderes å henhøre under Gruppe 2 (rettsakter som krever forskriftsendring og som ikke griper inn i norsk handlefrihet.)

4. Økonomiske og administrative konsekvenser

4.1. Vedrørende forordning 627/2014:

Implementeringen av forordningen antas ikke å få økonomiske konsekvenser for private eller for offentlige myndigheter i Norge. Den vil heller ikke medføre administrative konsekvenser utover det som må gjøres for å implementere rettsakten i gjeldende regelverk.

4.2. Vedrørende forordning 540/2014:

Kostnaden ved skjerpede støygrenser vil i hovedsak bli båret av bilindustrien i form av kostnader til FoU og teknisk utvikling. Det er sannsynlig at bilindustrien vil ta igjen disse kostnadene ved å øke prisene på nye biler. Økte utviklingskostnader kan føre til noe økte kostnader for forbrukere og næringsliv ved kjøp av bil.

Norge har ingen produsenter av kjøretøy som blir direkte berørt av strengere grenser til ekstern støy.

Forordningen har ikke administrative og økonomiske konsekvenser for Norge utover det som trengs for å implementere rettsakten i norsk forskrift.

5. Høringsfrist:

Vegdirektoratet ber om at høringsinstansenes eventuelle kommentarer til forslag til endringer gis **innen 1. oktober 2014.**