

## **Vedlegg 1 – høringsnotat**

### **Høring - Forskrift om endring av forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil og forskrift 25. januar 1992 nr. 92 om bruk av kjøretøy**

#### **1. Innledning**

Vegdirektoratet sender med dette forslag til forskrift om endring av forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil og forskrift (heretter bilforskriften) 25. januar 1992 nr. 92 om bruk av kjøretøy, på offentlig høring. Forslag til endring er knyttet til godkjenning og registrering av prototyper av bil og tilhenger til bil, kjøretøygruppene M, N og O.

Vegdirektoratet er forskriftsmyndighet for forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil, jf. delegeringsvedtak 24. november 1980 nr. 1 der Samferdselsdepartementet har bestemt at kompetanse etter vegtrafikkloven 18. juni 1965 nr. 4 § 13, § 14, § 15 og § 16 overføres til Vegdirektoratet.

Vegdirektoratet er forskriftsmyndighet for forskrift om bruk av kjøretøy, jf. delegeringsvedtak 21. mars 1986 nr. 750, jf. delegeringsvedtak 24. november 1980 nr. 1, delegeringsvedtak 1. april 1993 nr. 286 og delegeringsvedtak 30. april 2002 nr. 557, der Samferdselsdepartementet har bestemt at kompetanse etter vegtrafikkloven 18. juni 1965 nr. 4 § 4, § 13, § 14, § 15, § 16, § 20, § 36 og § 43 overføres til Vegdirektoratet.

#### **2. Høringsfrist**

Det foreslås at endringsforskriftene trer i kraft 1.8.2015.

Høringsfrist settes til 15.6.2015.

Det foreslås ikke endring av tekniske krav eller innføring av alternative standarder i høringen, og det foreligger derfor ikke et krav om EØS-høring.

#### **3. Bakgrunn**

Det foreligger per i dag ikke et eget godkjenningsregelverk eller angitte tekniske kravnivå for prototyper i Norge.

Direktiv 2007/46/EF er også gjort valgfritt for de enkelte landene for godkjenning av prototyper, se direktivet artikkel 2 nr. 4 bokstav b.

I forbindelse med arbeidet med implementering av direktiv 2007/46/EF i norsk rett, hadde Vegdirektoratet forslag til ny forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil på høring to ganger, se høringsbrev av 19. desember 2008 (vår referanse 2008/217921) og høringsbrev av 5. juli 2011 (vår referanse 2011/092414 dok.nr. 2).

I høringsbrev av 19. desember 2008 (vår referanse 2008/217921 dok.nr. 3) uttales følgende:  
«For enkelte kjøretøy/bruk av kjøretøy er det frivillig å følge direktivet. Her vil gamle regler gjelde foreløpig. Vegdirektoratet vil se på hvordan disse kan samles og med

tiden flyttes inn i den nye forskriften. Det er langt på veg tale om spesialkonstruerte kjøretøy som gis unntak, ikke vanlige biler som f.eks. benyttes av brannvesen. Det er ikke gitt at alle kjøretøy som kan gis unntak skal ha det i Norge. Vi har i dag stort sett like krav f.eks. til brannvesen og politi, mens vi gir noe mer unntak til militærtaktiske kjøretøy og konkurransekjøring.»

Etter endt høring i 2011 ble forslag til forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil vedtatt 5. juli 2012. Forskriften trådte i kraft 15. september 2012. Forskriften § 5 siste ledd lyder:

«For bil og tilhenger til bil som er opplistet i direktiv 2007/46/EF artikkel 2 nr. 3 og 4 og som ikke ønskes godkjent etter denne forskrift gjelder forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften), men likevel slik at endringer i denne forskrift av rettsakter som berører kjøretøyene skal legges til grunn.»

#### Vurdering av dagens regelverk

Spørsmål knyttet til prototyper er ikke nærmere vurdert verken i høringsbrev av 19. desember 2008 eller i høringsbrev av 5. juli 2011.

Det er ikke foretatt noen nærmere vurdering av hvilket regelverk som faktisk gjelder godkjenning, registrering og bruk av prototyper i Norge. Henvisning til «gamle regler» (jf. høringsbrev av 2008) gir heller ikke svar. Kjøretøyforskriften regulerer ikke nærmere tekniske krav for godkjenning av prototype.

I praksis har vi gjennom årene godkjent prototyper for bruk på veg, her ved blant annet nasjonal typegodkjenning med tidsbegrenset gyldighet av Think hydrogenbil (vår ref. 2011/005047) med typegodkjenning nr. 0045.001/2011, og Toyota Prius hydrogen (vår ref. 2006/007372) og typegodkjenningsnummer 0048.001/2007.

#### Bakgrunnen for forslaget om endring av forskrift

Vegdirektoratet har på bakgrunn av en henvendelse fra en produsent vedrørende regelverk og mulighet for godkjenning av prototyper i Norge, funnet at tidspunktet er inne for å regulere muligheten for godkjenning av prototyper og de tekniske kravnivå til bruk av prototyper i Norge. En gjennomgang av regelverket er også hensiktsmessig med tanke på det arbeid som skal gjøres med hensyn til et samlet regelverk, jf. utdrag fra høringsbrev av 2008.

### **4. Økonomiske og administrative konsekvenser**

Forslag til endringsforskrift innebærer forskriftsfestelse av tekniske kravnivå for prototyper. Konsekvensen av forskriftsforslaget vil være større grad av dokumentkontroll i forbindelse med godkjenning av den enkelte prototype for å konstatere avvik fra gjeldende kravnivå, og å vurdere tilstrekkeligheten av den fremlagte dokumentasjonen. Det forventes med dette en økning i administrativ behandling av slike saker, men likevel slik at en sentral behandling av søknader om prototyper i Vegdirektoratet vil begrense omfanget av økt arbeidsmengde i forhold til eventuelle enkeltgodkjenninger av samme kjøretøy. Parallelt med forskriftsforslaget må det påregnes noe arbeid med utarbeidelse av rutinebeskrivelser knyttet til prototype-godkjenning.

For øvrig antas det at forslaget ikke innebærer økte utgifter for etaten.

## 5. Nærmere om endringsforslaget

### Søknadene skal behandles av Vegdirektoratet

Det foreslås forskriftsfestet at det er Vegdirektoratet som er godkjenningsmyndighet for prototyper. Det følger av bilforskriften at Vegdirektoratet er godkjenningsmyndighet for EF-typegodkjenninger og nasjonal småserietypegodkjenning, jf. bilforskriften §§ 6 og 7, med andre ord godkjenning av serieproduserte kjøretøy. Videre følger det av bilforskriften §§ 9 og 10 at regionvegkontoret er godkjenningsmyndighet for enkeltgodkjenning av kjøretøy.

Det forutsettes at kjøretøyene som fremstilles for godkjenning som prototyper er fabrikknye. Det er altså ikke grunnlag for godkjenning etter bilforskriften § 17, jf. kjøretøyforskriften kapittel 7. Og all den tid det er tale om et begrenset antall kjøretøy, normalt bare ett enkeltkjøretøy eller to med samme prototypeteknologi, vil heller ikke nasjonal småserietypegodkjenning etter bilforskriften § 7 være et alternativ.

De nasjonale typegodkjenninger som tidligere har vært gitt, har nettopp blitt håndtert i Vegdirektoratet for å sikre enhetlig behandling av de enkelte prototyper.

Videre er det et spørsmål om konfidensialitet knyttet til dokumenthåndteringen og underlag for selve prototypekomponentene/systemene. Utveksling av data vil enklere kunne foretas mellom overordnet myndighet og fabrikantene. Dersom man først begrenser tilgangen til slike dokumenter/underlag, bør den instans som håndterer dokumentene også være instansen som utsteder godkjenningene.

### Formålet

Formålet med godkjenning av prototyper for kjøring på veg er at produsent av kjøretøyet etter endt testing av kjøretøy og komponenter/systemer i benk og på lukket bane, har behov for å se hvordan komponentene/ systemene påvirkes over tid ved bruk i alminnelig trafikk. Det vil være en forutsetning for godkjenning som prototype at komponentene/systemene har vært testet i benk og ved kjøring på lukket bane. Alternativt kan godkjenningen baseres på resultater fra virtual testing der det kreves en form for destruktiv testing.

### Godkjenningsordningen vil omfatte alle kjøretøygrupper etter bilforskriften

Godkjenning av prototype vil omfatte alle kjøretøygrupper – M, N og O. Vegdirektoratet har vurdert om godkjenning av prototyper skal begrenses til kun tungbil, dvs. kjøretøygruppene N2 og N3. Vi viser likevel til at vi har flere eksempler på utstedelse av nasjonal typegodkjenning av prototyper på M-kjøretøy, men per i dag ikke har utstedt tilsvarende godkjenninger for kjøretøy i gruppe N og O. Det foreligger ikke grunnlag for å begrense prototypegodkjenning til nærmere bestemte kjøretøygrupper, slik vi ser det. Godkjenning vil uansett utstedes for et begrenset antall kjøretøy for en begrenset periode.

### Tidsbegrenset periode

Vegdirektoratet foreslår at godkjenning av prototyper gis for en tidsbegrenset periode. Det er tale om testing av ny teknologi med det formål å kunne dokumentere oppfyllelse av nærmere angitte tekniske kravnivå for de enkelte prototypekomponenter/systemer på sikt. Vi foreslår en godkjenningsperiode på 2 år. Dersom det er behov for lengere testperiode, må det fremmes søknad om slik forlengelse. Søknaden skal begrunnes og skjønsmessig vurderes. Slik forlengelse kan kun gis én gang, slik at maksimal testperiode er 3 år.

Vi ber spesielt om høringsinstansenes tilbakemelding på dette punktet.

#### Hva skjer med kjøretøyet etter endt testperiode?

En prototype kan ikke etter endt testperiode bygges om med tanke på godkjenning og bruk i ordinær trafikk. Hvorvidt produsenten destruerer kjøretøyet eller på annen måte omdisponerer komponentene, tar vi ikke stilling til. Derimot foreslås det forskriftsfestet at prototypen – med gitt identitet - ikke kan bygges om.

#### Tekniske krav og krav til dokumentasjon for prototyper

I og med at det per i dag ikke er utredet ytterligere hvilke regler som skal gjelde for prototyper, foreslår vi at utgangspunktet er at de enkelte prototyper skal tilfredsstillere og dokumentere de tekniske krav som fremkommer av forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil vedlegg 1.

Utgangspunktet er altså at en prototype må tilfredsstillere de samme tekniske krav som gjelder for EF-typegodkjenning av kjøretøy. På de kravområder der det er benyttet prototyper av komponenter eller systemer, og som ikke er testet etter dagens kravnivå, skal kjøretøyfabrikanten sannsynliggjøre med egne testrapporter, at komponentene eller systemene minimum tilfredsstillere dagens kravnivå for de aktuelle kravområdene.

Ved behandling av søknad om godkjenning av en prototype må det vurderes om det tekniske kravnivået den enkelte prototype-komponent eller system faktisk tilfredsstillere er tilstrekkelig trafikksikkert og miljømessig, sett opp mot det kravnivå som skulle vært dokumentert, slik at vi kan lempe på «siste kravnivå».

Vegdirektoratet finner det ikke betenkelig å gi dispensasjon fra gitte tekniske krav da komponentene forutsetningsvis skal tilfredsstillere de tekniske og miljømessige kravnivå.

#### Dokumentasjon

Den dokumentasjon som eksisterer for de enkelte komponenter/systemer må vurderes opp mot faktisk kravnivå. For en prototyp-komponent/system vil det foreligge testrapporter fra fabrikant, og ofte vil det bare være siste oppdaterte kravnivå som ikke er tilfredsstillt.

#### Skjønnsutøvelse

Det er derfor en viktig forutsetning ved behandling av søknad om godkjenning av prototyper at man både ser kjøretøyet i sin helhet, og vurderer de enkelte avvik som gjelder for enkelte komponenter/systemer (prototypen). Det skal ikke være mulig å innvilge søknad om prototype for kjøretøy som ikke tilfredsstillere noen av de tekniske kravnivå som ellers gjelder for et nytt kjøretøy.

## **6. Andre forhold**

#### Tilgang til dokumenter – unntatt offentligheten

Søknad om godkjenning av prototype skal behandles i Vegdirektoratet i sin helhet. De dokumentasjoner som fremlegges i forbindelse med søknaden er unntatt offentligheten. Dokumentasjon knyttet til prototypekomponenter/systemer anses som bedriftshemmeligheter fra søkers side, men denne plikter å fremlegge dokumentasjonen for godkjenningsmyndigheten for vurdering. Vi finner at dokumentasjon for prototyper kan unntas etter offentleglova § 13, jf. forvaltningsloven § 13.

### Innlegging i Autosys enkeltgodkjenning

En eventuell forskriftsfestelse knyttet til prototyper vil kunne få konsekvenser for det godkjenningssystem Statens vegvesen benytter seg av ved innlegging av teknisk data, Autosys enkeltgodkjenning. Parallelt med forskriftsforslaget foretas det derfor en vurdering av eventuelle behov for endringer/tilpasninger av systemet.

### Registreringsrutiner og krav til kjøretøyene i bruk

Utgangspunktet er at prototyper godkjennes og tillates brukt i ordinær trafikk i Norge. Det ligger en forutsetning her at kjøretøyene registreres på ordinære vilkår, men slik at fabrikanten som har søkt prototypegodkjenning faktisk har kontroll med kjøretøyene i testperioden. Prototyper må være godkjent av Vegdirektoratet før registrering, og fabrikanten, eller fabrikantens juridiske representant, skal registreres som eier. Vi presiserer i denne sammenheng at en prototype ikke er en demonstrasjonsbil som kan omsettes fritt. Kjøretøy som er godkjent som prototype kan maksimalt være registrert i tre år.

Det er videre en forutsetning at prototypene tilfredsstillende de krav som stilles til kjøretøy i bruk, i henhold til bruksforskriften. Herunder kravene til vekt og dimensjoner for kjøretøy i ordinær trafikk, jf. bruksforskriften kapittel 5. Dersom kjøretøyet går utover de krav som stilles til vekt og dimensjoner, må det søkes om dispensasjon for dette.

Konsekvensen av at prototyper godkjennes og registreres for ordinær trafikk, vil også være at disse skal være forsikret. Et annet spørsmål er derimot om prototyper må/kan unntas fra kravet til periodisk kjøretøykontroll. Dette kan få betydning for testperioden.

Godkjenningsmyndigheten skal holdes oppdatert av kjøretøyfabrikanten gjennom testperioden for prototypekjøretøyet ved at det utføres stikkprøvekontroller eller at godkjenningsmyndigheten får rettigheter til å få tilgang til testrapporter. Vegdirektoratet ber om innspill fra høringsinstansene knyttet til en eventuell forskriftsfestelse av disse kravene.

### Gebyr

Godkjenningsordningen for prototyper vil bli gebyrbelagt. Satsen for gebyret er ikke fastlagt enda.