

# **Høringsnotat ny forskrift om godkjenning av jord- og skogbrukstraktorer, og implementering av forordning (EU) nr. 167/2013**

*Høringen omfatter:*

- *Forslag til ny forskrift om godkjenning av traktor og tilhenger til traktor, samt tilhørende utstyr.*
- *Implementering av forordning (EU) nr. 168/2013, med tilhørende delegerede forordninger (EU):*
  - *1322/2014*
  - *2015/68*
  - *2015/96*
  - *2015/208*
  - *2015/504*

**Vegdirektoratet  
Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
12. juni 2015**

# 1. Innledning

EU vedtok den 5. februar 2013 ny rammeforordning – forordning (EU) nr. 167/2013 – for typegodkjenning av traktor, tilhenger til traktor og tilhørende utstyr. Forordningen vil fra 1. januar 2016 avløse gjeldende rammedirektiv 2003/37/EF, som senest endret ved direktiv 2005/67/EF. Gjeldende direktiv er implementert i norsk regelverk gjennom kjøretøyforskriften § 5-1.

I løpet av 2014 og 2015 ble det vedtatt fire nye forordninger som supplerer forordning (EU) nr. 167/2013 med tekniske krav. Dette er forordning (EU) nr. 1322/2014, 2015/68, 2015/96 og 2015/208. I tillegg er det vedtatt en forordning – (EU) nr. 2015/504 – som gir administrative bestemmelser i forbindelse med typegodkjenning og markedstilsyn.

Forordningene gjelder kun typegodkjenning av kjøretøy. Det er følgelig opp til det enkelte land å avgjøre hvilke regler som skal gjelde ved enkeltgodkjenning. Selv om forordningene ennå ikke har erstattet gjeldende bestemmelser, har det likevel vært mulig å typegodkjenne kjøretøy etter disse. Det ble derfor i 2014 inntatt en overgangsbestemmelse i kjøretøyforskriften § 6-3a der man slår fast at kjøretøy med typegodkjenning i samsvar med forordningene, skal anses godkjent i Norge. Forordningen aksepterer også at et medlemsland i en nærmere fastsatt periode viderefører eksisterende ordning for nasjonal typegodkjenning.

For å implementere de nevnte forordningene på en hensiktsmessig måte, foreslår Vegdirektoratet at det opprettes en helt ny forskrift som fra og med 1. januar 2016 regulerer all form for godkjenning av traktor, tilhenger til traktor, samt tilhørende utstyr.

I dette høringsnotatet vil vi i punkt 2 forklare kort om bakgrunnen for den nye forskriften og oppbyggingen av den. I punktene 3 – 8 vil vi redegjøre for de enkelte forordningene. Vi vil legge vekt på å få frem hvilke endringer de nye forordningene fører med seg, men av hensyn til høringsnotatets omfang vil vi konsentrere oss om de større endringene. Høringsnotatet punkt 9 omhandler nasjonal godkjenning av traktor med maksimal konstruktiv hastighet over 40 km/t, mens punkt 10 omhandler øvrige traktorer og tilhengere. I punkt 11 omtales nasjonal småserietypegodkjenning. I punkt 12 redegjøre det for regler for godkjenning av bruktimporterte kjøretøy. I punkt 13 behandles de økonomiske og administrative konsekvensene. Til slutt, i punkt 14, gjennomgås den enkelte paragraf i forslaget til ny forskrift.

Vi gjør oppmerksom på at når vi i dette høringsnotatet viser til *kravene* i enten forordningen eller kjøretøyforskriften, menes både tekniske krav og krav til dokumentasjon.

Forordningen innfører et mer omfattende krav til markedstilsyn og til aktørene i markedet. Det legges opp til at tilsynsmyndigheten skal ha visse rettigheter til å gjennomføre kontroller, og eventuelt iverksette tiltak overfor aktørene. Som følge av at det gjenstår å utrede enkelte forhold omkring hjemmelsgrunnlaget i norsk lovgivning for å drive markedstilsyn og kunne iverksette sanksjoner, vil dette høringsnotatet ikke omhandle denne biten. Vi vil derfor være nødt til å komme tilbake senere med ekstra høring der disse forholdene omtales.

## **2. Generelt om forslaget til ny forskrift**

### **2.1. Bakgrunnen for ny forskrift**

Regler for godkjenning av alle grupper kjøretøy (bil, traktor, motorsykel, motorredskap) var frem til 15. september 2012 å finne i forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften). Denne datoen trådte forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil i kraft, og markerte i så måte starten på en gradvis utfasing av kjøretøyforskriften.

Når man nå skal implementere en ny rammeforordning med tilhørende delegerte rettsakter for traktor, er det naturlig å følge samme fremgangsmåte som for bil, dvs. at man etablerer en helt ny forskrift. Det nevnes også at det parallelt med arbeidet med ny forskrift for traktor og tilhenger til traktor, er utarbeidet forslag til ny forskrift for kjøretøy i gruppe L (mopeder og motorsykler m.m.) som også følger denne fremgangsmåten. For traktor og kjøretøy i gruppe L vil det dog være anledning til, i alle fall frem til 1. januar 2018, å benytte kravene som fremkommer i kjøretøyforskriften ved enkeltgodkjenning og småserietypegodkjenning.

### **2.2. Om forslaget til ny forskrift**

Forskriften vil regulere all form for godkjenning av traktor, tilhenger til traktor, samt utskiftbart trukket utstyr i Norge fra og med 1. januar 2016. Dette innebærer at det gis regler for både EU-typegodkjenning, nasjonal typegodkjenning, småserietypegodkjenning, enkeltgodkjenning, godkjenning av importert kjøretøy (både nytt og brukt), reparasjon/ombygging/oppbygging med mer.

Kjøretøygruppene som omfattes av forskriften følger forordning (EU) nr. 167/2013, det vises her til høringsnotatets pkt. 3.2 og 3.9 for detaljer. I tillegg til dette har vi valgt å videreføre gruppen T5 i *forskriften* selv om denne ikke er med videre i den nye forordningen. Bakgrunnen for dette er at vi viderefører muligheten til å typegodkjenne og enkeltgodkjenne kjøretøy i gruppe T5 etter nasjonale krav i kjøretøyforskriften for en gitt periode. For å kunne skille mellom kjøretøy som er godkjent etter disse nasjonale reglene og kjøretøy som er godkjent etter de nye forordningene, er det nødvendig å ha ulike definisjoner. Det vises her til at T5 i forordningen er erstattet med en undergruppe (b) innenfor de enkelte hovedgruppene.

Vegdirektoratet har i utarbeidelsen av forslag til ny forskrift tatt utgangspunkt i utformingen av forskrift for godkjenning av bil og tilhenger til bil som trådte i kraft 15. september 2012.

## **3. Forordning (EU) nr. 167/2013**

### **3.1. Vedtakelse og ikrafttredelse**

Forordning (EU) nr. 167/2013 ble vedtatt 5. februar 2013 og trådte i kraft i EU den 22. mars 2013. Forordningen får bindende virkning for typegodkjenning av nye kjøretøy fra 1. januar 2016.

### **3.2. Bakgrunn og formål**

For å unngå behovet for stadig ajourføring av eksisterende unionsregelverk med hensyn til tekniske spesifikasjoner, har man med den nye forordningen vist til eksisterende internasjonale standarder og regler som er tilgjengelige for offentligheten, uten at disse må gjengis i de ulike forordninger eller direktiver.

For traktorer med en konstruktiv maksimalhastighet over 40 km/t (T5) har det til nå ikke vært mulig å foreta EU-typegodkjenning. Disse har derfor blitt typegodkjent og enkeltgodkjent i henhold til nasjonale bestemmelser. Ny forordning vil gjøre det enklere å anskaffe traktorer med hastighet over 40 km/t ettersom det vil bli EU-typegodkjente traktorer på markedet.

Formålet med rettsakten er å forenkle godkjenning av traktor, tilhengere og arbeidsutstyr mv. knyttet til traktor. Videre har rettsakten som formål å øke sikkerheten for brukeren av traktor, redusere administrative kostnader og å unngå unødvendige nasjonale bestemmelser.

### **3.3. Virkeområde**

Forordningen regulerer typegodkjenning av skogs- og jordbrukstraktorer (gruppe T og C), tilhengere til disse (kategori R), utskiftbart trukket utstyr (kategori S), samt systemer, komponenter og separate tekniske enheter til disse. Forordningen gjelder uavhengig av om kjøretøyet har konstruktiv maksimalhastighet over eller under 40 km/t, men det gjøres et skille på 40 km/t for hvilken undergruppe kjøretøyet plasseres i. Forordningen gjelder ikke utskiftbart materiell som ved kjøring på veg løftes fullstendig eller ikke kan dreie omkring en loddrett akse.

I forordningen artikkel 4 gis det en detaljert fremstilling av kjøretøygruppene.

### **3.4. Nasjonal typegodkjenning**

Etter artikkel 73 nr. 3 kan kjøretøy som ikke er underlagt typegodkjenning etter direktiv 2003/37/EF fortsatt registreres eller tas i bruk innen 31. desember 2017 i overenstemmelse med nasjonale regler. Dette innebærer at et medlemsland kan ha egne nasjonale regler for typegodkjenning frem til og med denne datoen. Nasjonal typegodkjenning er bare gyldig i det landet der godkjenningen er utstedt.

### **3.5. Nasjonal småserietypegodkjenning**

Forordningen artikkel 37, jf. vedlegg II, slår fast at en fabrikant har anledning til å søke om nasjonal typegodkjenning av små serier i gruppe T og C, men ikke for gruppe R og S. Det er i vedlegg II satt en begrensning for gruppe T på 150 kjøretøy av hver type, og for gruppe C på 50 kjøretøy av hver type pr. år.

Artikkel 37 åpner for at godkjenningsmyndigheten i et medlemsland, dersom den har rimelig grunn til det, kan gi fritak for én eller flere av bestemmelsene i forordningen og rettsaktene oppført i vedlegg I til forordningen. Forutsetningen er at det fastsettes administrative bestemmelser og tekniske krav som har som mål å sikre at nivået av funksjonell sikkerhet, miljømessig beskyttelse og fører-/passasjersikkerhet, i den grad det er praktisk mulig, tilfredsstillende nivå fastsatt i en eller flere delegerede rettsakter som er opplistet i vedlegg I til forordningen.

Nasjonal småserietypegodkjenning er bare gyldig i det landet der godkjenningen er utstedt. Det er ikke satt noen frist for hvor lenge et medlemsland kan ha alternative regler for småserietypegodkjenning.

### **3.6. Enkeltgodkjenning**

Forordningen regulerer som nevnt ikke enkeltgodkjenning av traktor. I artikkel 1 nr. 1 åpnes det for at et medlemsland kan foreta enkeltgodkjenning under forutsetning at EU-typegodkjente traktorer aksepteres. Det er ikke gitt nærmere føringer for hvilke bestemmelser

som skal brukes i forbindelse med enkeltgodkjenning og det er heller ikke satt noen frist for hvor lenge et land kan ha egne nasjonale regler for enkeltgodkjenning.

### **3.7. Overgangsordninger**

I henhold til artikkel 73 nr. 3 kan nye systemer, komponenter, separate tekniske enheter eller helt kjøretøy som er typegodkjent i henhold til direktiv 2003/37/EF fortsatt registreres, markedsføres eller tas i bruk til og med 31. desember 2017.

### **3.8. Restkjøretøy**

Etter artikkel 39 kan en fabrikant søke til et lands myndigheter – i Norge vil dette være Vegdirektoratet – om å få sette på markedet, registrere eller ta i bruk et kjøretøy som tidligere har hatt en gyldig EU-typegodkjenning, men der typegodkjenningen har blitt ugyldig. Perioden er 24 måneder for ferdigoppbygde kjøretøy og 30 måneder for trinnvis ferdigoppbygde kjøretøy regnet fra den dato hvor EU-typegodkjenningen ble ugyldig. Dette innebærer f.eks. at dersom et ferdigoppbygd kjøretøy har en typegodkjenning etter direktiv 2003/37/EF, vil dette – forutsatt at den nasjonale myndigheten innvilger en søknad – kunne settes på markedet, registreres eller tas i bruk i inntil 24 måneder regnet fra 1. januar 2018, altså 31. desember 2019.

### **3.9. Kjøretøygrupper**

#### **3.9.1. Endringer i kjøretøygruppene**

Etter *gjeldende direktiv* (2003/37/EF) inndeles gruppe T (hjultraktor) i gruppene T1 – T5, hvor T1–T4 omfatter traktorer med maksimal konstruktiv hastighet på høyst 40 km/t. Gruppe T5 er hjultraktor med maksimal konstruktiv hastighet over 40 km/t. Gruppe C (beltetraktor og kjøretøy med kombinasjon hjul og belter) har tilsvarende inndeling.

I den *nye forordningen* (nr. 167/2013) er gruppe T5 ikke videreført. I stedet foretas det en underinndeling av gruppene T1–T4 der kjøretøy i «gruppe a» har maksimal konstruktiv hastighet på høyst 40 km/t, og «gruppe b» har maksimal konstruktiv hastighet over 40 km/t. For gruppe T1–T3 forblir øvrige vilkår uendret. Når det gjelder gruppe T4 – traktorer til særlige formål – skjer det en endring ved at den deles inn i tre undergrupper: Gruppe T4.1 (traktorer med stor bakkeklaring), T4.2 (ekstra brede traktorer) og T4.3 (traktorer med liten bakkeklaring).

Gruppe C får tilsvarende inndeling som redegjort for i forrige avsnitt.

Når det gjelder gruppe R og S, videreføres inndelingen i gjeldende direktiv. For disse gruppene har man allerede i dag underinndeling i gruppe a og b etter hvilken høyeste konstruksjonshastighet kjøretøyet har (høyst 40 km/t og over 40 km/t).

#### **3.9.2. Utviding av virkeområde**

Gjeldende direktiv regulerer EU-typegodkjenning kun for gruppene T1, T2 og T3. Grunnen til at det ikke har vært mulig å EU-typegodkjenne kjøretøy i gruppene T4, T5, R og S til tross for at disse er inntatt i definisjonene, er at det ikke har blitt utarbeidet særrettsakter for disse gruppene. Den nye forordningen gir regler for alle gruppene.

Selv om den nye forordningen omhandler typegodkjenning, er det ikke tale om en obligatorisk typegodkjenningsplikt. Det er følgelig full anledning til å fremstille kjøretøy i disse gruppene for enkeltgodkjenning i henhold til det enkelte land sine krav. Et medlemsland er likevel forpliktet til å akseptere kjøretøy som er typegodkjent etter forordningen, og kan således ikke oppstille egne nasjonale krav for disse.

### **3.10. Delegerede rettsakter og gjennomføringsrettsakt**

Europaparlamentet og Rådet har i artikkel 71 delegert myndighet til EU-kommisjonen til å vedta rettsakter som inneholder detaljerte krav innenfor de forskjellige kravområdene. EU-kommisjonen har på dette grunnlag vedtatt fire forordninger:

- Forordning (EU) nr. 1322/2014 som inneholder krav til kjøretøyets konstruksjon og krav til prøvningsmetoder ved typegodkjenning.
- Forordning (EU) nr. 2015/68 som inneholder krav til bremsesystemer.
- Forordning (EU) nr. 2015/96 som inneholder miljømessige krav og krav til framdriftsenhet.
- Forordning (EU) nr. 2015/208 som inneholder tekniske krav og prøvemetoder vedrørende funksjonell sikkerhet.

I tillegg har EU-kommisjonen gitt en gjennomføringsforordning:

- Forordning (EU) nr. 2015/504 – som inneholder administrative bestemmelser i forbindelse med typegodkjenning og markedsovervåking

Felles for de fire førstnevnte forordningene er at de i stor grad viser til både ECE-regulativ, OECD-, ISO- og CEN-standarder. Imidlertid vil noen særdirrektiv, særlig på miljøområdet, benyttes videre. I tillegg vil en del krav fremkomme direkte i forordningene. Som en del av dette vil EU også arbeide for å tilpasse eksisterende regulativ og i flere tilfeller arbeide for å utvikle virkeområdet for regulativ som i dag kun dekker bil.

## **4. Forordning (EU) nr. 1322/2014**

### **4.1. Om forordningen**

Forordning (EU) nr. 1322/2014 omhandler krav til kjøretøyets konstruksjon og krav til prøvningsmetoder ved typegodkjenning, og er en særrettsakt til forordning (EU) nr. 167/2013. Forordningen ble vedtatt 19. september 2014 og trådte i kraft i EU 7. januar 2015. Forordningen får bindende virkning fra 1. januar 2016.

Forordningen oppstiller krav som skal sørge for at føreren eller andre som arbeider på eller ved kjøretøyet, er utsatt for minst mulig risiko for skade. Forordningen består av 30 vedlegg som gir krav på ulike områder. F.eks. er det krav til styrsikre førervern, sikkerhetsbelte, skjerming av bevegelige deler, førervern mot fallende gjenstander, støysisolering, m.m. Videre angis hvilke krav som stilles til prøvningsmetoder for å dokumentere at kravene er oppfylte.

Forordningen henviser til relevante ECE-regulativer, OECD-, og ISO- og CEN-standarder.

## 4.2. Hva er nytt?

- Fabrikantene er ikke lenger forpliktet til å bygge prototyper i forbindelse med EU-typegodkjenning. Forordningen har derfor satt detaljerte krav til virtuell testing samt testing i regi av fabrikanten. Fabrikanter som ikke ønsker å benytte seg av muligheten for virtuell testing vil fortsatt ha anledning til ordinære fysiske testemetoder. Virtuell prøvemethode tillates ikke når det gjelder produksjonsoverensstemmelse, selv om virtuell testemetode har vært brukt i forbindelse med typegodkjenning.
- For å redusere antall personskader som kan skyldes at frontmonterte sammenfoldbare styrtsikre førervern ikke kan heves (dette gjelder spesielt for smalsporede traktorer), stilles det krav om at føreren skal kunne heve førervernet dersom det er nødvendig. Det er også innført strengere krav til førervernet med hensyn til inntrengende gjenstander.
- Det er foretatt innskjerping av krav vedrørende tilgang til nødutganger, plassering av betjeningsinnretning, beskyttelse mot varme overflater samt krav til forbrenningshastighet i materialet som brukes i førerhytten.
- Ettersom direktiv 80/720 ikke omfattet traktor i klasse T2 og T4.3. med en kabinforskyvning på mer enn 100 mm, er kravene til betjeningsplass og antallet nødutganger nå tilpasset alle traktorklasser.
- Det stilles nå krav til støy også fra beltetraktorer. Tidligere var det bare traktor med luftdekk som var omfattet av krav til støy.
- Krav til sikkerhetsbelter og forankring av sikkerhetsbelter er erstattet av krav som er tilpasset de spesielle forhold som traktor brukes til. Sikkerhetsbelte skal oppfylle kravene i ISO-standard 3776-3:2009, alternativt ECE-reg.nr. 16. Krav til sikkerhetsbelte gjelder alle traktorer som er utstyrt med førervern (ROPS).

## 5. Forordning (EU) 2015/68

### 5.1. Om forordningen

Forordning (EU) 2015/68 omhandler krav til bremsesystemer på traktor, tilhenger til traktor, samt trukket utstyr, og er en særrettsakt til forordning (EU) nr. 167/2013. Forordningen ble vedtatt 15. oktober 2014 og trådte i kraft i EU 12. februar 2015. Forordningen får bindende virkning fra 1. januar 2016.

Forordningen omfatter krav til flere type bremsesystemer for alle typer traktorer, og henviser i stor grad til ECE-regulativer. Forordningen er inndelt i fire kapitler og har 13 vedlegg. Forordningen stiller krav til både konstruksjon, montering, testprosedyrer m.m.

### 5.2. Hva er nytt?

- Selv om kravene i denne forordningen i store trekk er basert på eksisterende bestemmelser som sist ble revidert i 1997, er det på grunn av ny teknologi foretatt tilpasninger når det gjelder testmetoder, samt mere spesifikke bestemmelser for energibeholdere, kjøretøyer med hydrostatisk transmission (hydraulisk momentoverføring), kjøretøyer med påløpsbrems, kjøretøyer med komplekse

elektroniske styresystemer, blokkeringsfrie bremsesystemer samt elektroniske kontrollerte bremsesystemer.

- Når det gjelder blokkeringsfrie bremsesystemer vil det for traktorer med maksimal hastighet over 60 km/t fra 1. januar 2020 og for traktorer med konstruktiv hastighet over 40 km/t fra 1. januar 2021 bli stilt krav til ABS-bremser. Ettersom det er vanskelig å få ABS-bremsesystem til traktorer med maksimal hastighet mellom 40 - 60 km/t, vil Kommisjonen før en eventuell innføring av slikt krav, undersøke om finnes ABS-bremseteknologi på markedet for denne hastighetsgruppen og bruksområde.
- Forordningen inneholder strengere krav til betjeningsanordninger til tilhengerens bremsesystem og bremsekobling mellom traktor og tilhenger.

## **6. Forordning (EU) 2015/96**

### **6.1. Om forordningen**

Forordning (EU) 2015/96 omhandler miljømessige krav og krav til framdriftsenhet på traktor, tilhenger til traktor, samt trukket utstyr, og er en særrettsakt til forordning (EU) nr. 167/2013. Forordningen ble vedtatt 1. oktober 2014 og trådte i kraft i EU 12. februar 2015. Forordningen får bindende virkning fra 1. januar 2016.

Forordningen oppstiller hvilke utslipps- og støyverdier som aksepteres, samt hvilke prøvningsmetoder som skal benyttes for å måle disse verdiene. Forordningen er inndelt i fire kapitler og har fem vedlegg.

I forordningen fremgår det at grenseverdier og prøvemetoder for utslipp som fremkommer i direktiv 97/68 skal innføres trinnvis. I artikkel 11 er det bestemt at 24 måneder etter datoen for ikrafttredelsen av forordning 167/2013 som utvider virkeområdet for direktiv 97/68/EF, skal det ikke utstedes typegodkjenninger for kjøretøyer som ikke er i henhold til direktiv 97/68/EF. Typegodkjenninger som er utstedt for motorer som ikke oppfyller kravene skal være gyldig i 3 år etter at 167/2013 er trådt i kraft, dvs. frem til og med 31. desember 2018.

### **6.2. Hva er nytt?**

- I den delegerede forordning for miljø fremgår det at motorer i traktor skal oppfylle direktiv 97/68 i maskindirektivet når det gjelder utslipp.
- Det innføres en standardisert metode for måling av brennstoffforbruk og Karbondioksid (CO<sub>2</sub>).
- Måling av støynivå som gjelder traktor med luftfylte hjul og beltetraktor
- Det kan gis typegodkjenning av motor som komponent eller motorfamilie. Med motorfamilie menes motorer som har felles konstruksjonsparametre.

## **7. Forordning (EU) 2015/208**

### **7.1. Om forordningen**

Forordning (EU) 2015/208 omhandler tekniske krav og prøvemetoder vedrørende funksjonell sikkerhet for traktor, tilhenger til traktor, samt utskiftbart trukket utstyr, og er



en særrettsakt til forordning (EU) nr. 167/2013. Forordningen ble vedtatt 8. desember 2014 og trådte i kraft i EU 9. mars 2015. Forordningen får bindende virkning fra 1. januar 2016.

Forordningen oppstiller blant annet krav til styring, hastighetsmåler, synsfelt, ruter, lys, innvendig utstyr for beskyttelse av fører (belter, nakkestøtter, dører), krav til utvendig utforming av traktor, EMC, tyverisikring, vekt og dimensjoner, side- og underkjøringshinder, mekaniske koblinger. Forordningen er inndelt i fire kapitler og har 34 vedlegg, hvor de enkelte vedleggene stiller krav til traktorens funksjonelle sikkerhet.

## **7.2. Hva er nytt?**

- I 2003/37/EF ble det i stor utstrekning vist til diverse EU-direktiver. I denne forordningen er det kun henvist til ECE-regulativer og OECD-regulativer.
- Krav til side- og underkjøringshinder bak på tilhenger klasse Ra og Rb
- Krav til trekkanordninger, hvor det er bestemt at enhver traktor skal ha trekkanordning i henhold til denne forordningen.
- Spesifiserte krav til dekk på traktor i forhold til maksimal belastning.
- Krav til avskjerming for traktor og henger konstruert for hastighet over 40 km/t.
- Krav til hastighetsmåler for alle traktorer med konstruktiv hastighet på mer enn 30 km/t.
- Traktorer i klasse T og C skal oppfyller krav til fremadrettet synsfelt iht. ISO 5721-2013, sideveis ISO 5721-2:2014.
- Krav til tyverisikring. Krav til traktorens dimensjoner og vekt. Krav til belter for beltetraktorer. Videre er det krav til mekaniske koblinger mellom traktor og tilhenger.

## **8. Forordning (EU) 2015/504**

### **8.1. Om forordningen**

Forordning (EU) 2015/504 omhandler administrative bestemmelser for godkjenning og markedsovervåking av traktor, tilhenger til traktor, samt trukket utstyr, og er en særrettsakt til forordning (EU) nr. 167/2013. Forordningen ble vedtatt 11. mars 2015 og trådte i kraft i EU 17. april 2015. Forordningen får bindende virkning fra 1. januar 2016.

Forordningen fastsetter tiltak for å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av de administrative bestemmelser for typegodkjenning av nye jord- og skogsbrukskjøretøy, samt av systemer komponenter og separate tekniske enheter konstruert og framstilt for slike kjøretøy. Dessuten fastsettes administrative bestemmelser for markedsføring og ibruktaking av deler eller utstyr som kan utgjøre en alvorlig risiko for at vesentlige systemer ikke fungerer korrekt. Denne forordning er utarbeidet i samsvar med bestemmelsene i artikkel 22 i forordning (EU) nr. 167/2013.

### **8.2. Hva er nytt?**

- Forordningen samler alle malene (modellene) for skjemaene som skal brukes i forbindelse med typegodkjenning og registrering av jord- og skogsbrukskjøretøyer. Det gis også bestemmelser for bruken av disse. Tidligere har det vært vanlig at alle tekniske rettsakter har inneholdt maler av administrative dokumenter. Malene har i tillegg vært en del av typegodkjenningsdirektivet. Dermed har hvert dokument vært regulert av minst to separate rettsakter. Denne samlingen av administrative

bestemmelser og dokumentmaler i en forordning, anses derfor å være en forenkling i forhold til tidligere ordning. Malenes innhold er endret for å tilpasses utviklingen som har foregått for jord- og skogsbrukskjøretøy, både med hensyn til den tekniske utviklingen og til utviklingen av de tekniske bestemmelsene. Eksempelvis innføring av krav til ABS-bremser for traktorer over 40 km/t.

- Videre er det satt krav til at det skal være adgang for uavhengige verksteder å kunne hente ut opplysninger i forbindelse med reparasjon av kjøretøyet inklusiv informasjon om OBD. Det er utarbeidet tre maler for typegodkjenningsattester for henholdsvis: ferdigoppbygde traktorer, trinnvis ferdigoppbygde traktorer og delvis oppbygde kjøretøyer.

## **9. Nasjonal godkjenning av traktor med maksimal konstruktiv hastighet over 40 km/t**

### **9.1. Traktor med maksimal konstruktiv hastighet over 40 km/t**

I Norge er det i dag anledning til å foreta nasjonal typegodkjenning og enkeltgodkjenning av traktor med maksimal konstruktiv hastighet over 40 km/t etter nasjonale krav i kjøretøyforskriften. Disse blir i Norge klassifisert som T5.

Vegdirektoratet foreslår at muligheten for slik godkjenning videreføres og at kravnivået er gjeldende krav i kjøretøyforskriften. Traktor som godkjennes etter kravene i kjøretøyforskriften skal klassifiseres som T5.

Vi gjør likevel oppmerksom på at denne lempeligere ordningen for *nasjonal typegodkjenning* i henhold til forordning (EU) nr. 167/2013 artikkel 73 nr. 3 uansett kun kan gjelde for kjøretøy som registreres eller tas i bruk frem til og med 31. desember 2017.

For *enkeltdokkjenning* er det imidlertid ingen tidsbegrensning, men Vegdirektoratet finner det naturlig ut fra at den tekniske utviklingen sørger for både sikrere og mer miljøvennlige kjøretøy, å foreta en vurdering de neste årene om kravnivået for enkeltgodkjenning skal heves. Eventuelle endringer på dette området vil naturligvis måtte skje gjennom en høring der bransjen blir orientert og får mulighet til å komme med innspill.

Det bemerkes for ordens skyld at det selvsagt vil være mulig å enkeltgodkjenne traktor etter kravene i forordning (EU) nr. 167/2013 fra 1. januar 2016.

### **9.2. Lempeligere krav for traktor med maksimal konstruktiv hastighet over 40 km/t, men ikke over 50 km/t**

1. juli 2005 ble direktiv 2003/37/EF implementert i Norge og i den forbindelse ble det foretatt et skille mellom traktorer som hadde en maksimal hastighet på høyst 40 km/t, og traktorer med hastighet over 40 km/t. For gruppen opp til og med 40 km/t ble de nasjonale kravene erstattet med kravene som fremgikk av direktiv 2003/37/EF. Traktorer over 40 km/t fikk betegnelsen T5 og de *nasjonale* kravene (det var i direktiv 2003/37/EF ikke utarbeidet særdirktiv for alle kravområdet for denne gruppen) ble betydelig innskjerpet.

Det viste seg imidlertid i ettertid at det var problematisk å få dokumentert, godkjent og registrert T5-traktorer etter de nye bestemmelsene. Vegdirektoratet ga derfor den 20.

desember 2007 en generell dispensasjon som innebar at traktor i gruppe T5 med maksimal konstruktiv hastighet over 40 km/t, men ikke over 50 km/t, kunne godkjennes etter de krav som gjaldt i Norge før 1. juli 2005.

I notat av 8. mai 2013 til regionvegkontorene ble dispensasjonen opphevet som følge av at Vegdirektoratet, etter møte med traktorimportørene, oppfattet at det ikke lenger var behov for dispensasjonen. Konsekvensen var at de gjeldende bestemmelsene i kjøretøyforskriften dermed fikk anvendelse også for slik traktor. Imidlertid viste det seg i ettertid at det fortsatt var problematisk å få dokumentert, godkjent og registrert T-5 traktor etter kjøretøyforskriftens krav. Tilsvarende dispensasjon som i 2007 ble derfor vedtatt 25. september 2014.

Vegdirektoratet vurderer nå om denne dispensasjonen bør forskriftsfestes, se forslag til § 7. Vi gjør likevel oppmerksom på at det som er sagt om tidsbegrensning for *nasjonal typegodkjenning* under pkt. 9.1 tredje avsnitt, også gjelder her. Vedrørende enkeltgodkjenning, vises det til pkt. 9.1 fjerde avsnitt.

**Vegdirektoratet ber om høringsinstansenes synspunkter på om det fortsatt er behov for slike lempeligere regler for traktorer med denne maksimalhastigheten.** Vi minner i denne forbindelse om at det fra 1. januar 2016 vil være på plass regler i de nye rettsaktene som gjør det mulig å EU-typegodkjenne traktorer med maksimal konstruktiv hastighet over 40 km/t, men da naturligvis etter de nye forordningene.

## **10. Nasjonal godkjenning av øvrige traktorer og tilhengere**

Dette punktet omhandler traktorer med maksimal konstruktiv hastighet på høyst 40 km/t og tilhengere uansett maksimalhastighet. Det bemerkes at Statens vegvesen ikke foretar godkjenning av utskiftbart trukket utstyr i klasse S, men at disse likevel skal oppfylle visse krav i kjøretøyforskriften.

### **10.1. Traktor med maksimal konstruktiv hastighet på høyst 40 km/t**

Traktor med denne maksimalhastigheten kan enkeltgodkjennes i dag. Kravnivået er direktiv 2003/37/EF, altså de samme kravene som for EF-typegodkjenning. Det er ikke egne krav for nasjonal typegodkjenning av slik traktor.

Når forordning (EU) nr. 167/2013 trer i kraft 1. januar 2016, vil kravene i denne forordningen gjelde for enkeltgodkjenning av traktor med maksimal konstruktiv hastighet på høyst 40 km/t. Dette innebærer med andre ord at det pr. i dag ikke er og heller ikke vil bli egne nasjonale krav, verken for nasjonal typegodkjenning eller enkeltgodkjenning av slik traktor.

### **10.2. Tilhengere**

Det er i dag anledning til både å foreta nasjonal typegodkjenning og enkeltgodkjenning av tilhengere etter nasjonale krav fastsatt i kjøretøyforskriften. Vegdirektoratet foreslår at disse kravene videreføres. Slike alternative krav kan for *nasjonal typegodkjenning* imidlertid kun gjelde frem til og med 31. desember 2017.

## 11. Nasjonal småserietypegodkjenning

*Se også høringsnotatet pkt. 3.5.*

Vegdirektoratet foreslår at det inntas en bestemmelse i forskriften som slår fast at det er mulig å fremstille kjøretøy produsert i små serier for typegodkjenning i Norge. Vi har ikke fastsatt hvilke krav som vil gjelde ved slik godkjenning, men disse vil bli fastsatt i de enkelte tilfeller av slik godkjenning. Antallsbegrensningen fra forordningen på 150 kjøretøy av hver type i gruppe T og 50 kjøretøy av hver type i gruppe C, gjelder. Det er i forordning (EU) nr. 167/2013 artikkel 3, nr. 48 sagt hva som menes med *type* kjøretøy. Vi viser til definisjonen i sin helhet for detaljer.

Vegdirektoratet bemerker at det også etter gjeldende bestemmelse i kjøretøyforskriften § 5-5 er adgang til å fremstille kjøretøy for typegodkjenning av små serier, men at det ennå ikke har vært noen produsent som har søkt om slik godkjenning.

## 12. Import av brukte kjøretøy

### 12.1. Fra EØS

For import av kjøretøy fra EØS inntas en bestemmelse som innebærer en forenkling av godkjenningsprosessen. Bakgrunnen for dette er at EU-kommisjonen den 24. mars 2007 (2007/C68/04) ga en fortolkende meddelelse om registrering av motorvogner fra en annen medlemsstat (medlem av EØS). Denne meddelelsen innebærer at en medlemsstat kun kan nekte godkjenning av et kjøretøy som er godkjent i en annen medlemsstat dersom kjøretøyet utgjøre en reell fare for «folkesunnheten». For å kunne nekte godkjenning av et slikt kjøretøy, er det dermed myndighetene i det landet som kjøretøyet ønskes importert til som må godtgjøre at de (strengere) reglene i dette landet er nødvendige for å beskytte borgerne.

Det bemerkes at den fortolkende meddelelsen kun gjelder to-, tre- og firehjuls motorvogner til bruk på vei og som har en konstruktiv maksimalhastighet på over 25 km/t. Det er videre slått fast at den **ikke gjelder for blant annet landbruks- og skogbrukstraktorer**. Vegdirektoratet foreslår likevel at prinsippet i denne meddelelsen inntas i forskriften, se § 7.

Det er vanskelig å si noe konkret om hvilke krav vi anser at traktoren må oppfylle for å unngå å bli vurdert som ikke tilstrekkelig sikker. Dette må vurderes i det enkelte tilfelle.

### 12.2. Fra tredjeland

Ved import fra tredjeland, dvs. land som ikke er med i EØS, må kjøretøyet oppfylle de kravene som gjaldt i Norge på det tidspunkt kjøretøyet ble registrert første gang (uansett hvor dette var).

## 13. Økonomiske og administrative konsekvenser

### 13.1. Administrative konsekvenser

Som utgangspunkt vil ikke implementeringen av forordningen (med delegerte rettsakter) innebære administrative konsekvenser utover det som må gjøres for å utforme ny forskrift.

### **13.2. Økonomiske konsekvenser**

Implementeringen vurderes ikke å få økonomiske konsekvenser av betydning. Forordningen vurderes å henhøre under Gruppe 2 (rettsakter som krever forskriftsendring og som ikke griper vesentlig inn i norsk handlefrihet).

Implementeringen vurderes ikke å medføre økonomiske konsekvenser av betydning for det offentlige. For private vil det bli enklere å anskaffe traktorer som er EU-typegodkjent. Utvalget blir større og prisen kan gå ned ettersom konkurransen mellom traktorprodusentene blir større.

Når det gjelder forhold til kost/nytte inneholder forordningen vesentlige bedre krav med hensyn til miljø og traktorens funksjonelle sikkerhet. Kravene i forordning er utarbeidet på grunnlag av resultatene av en konsekvensanalyse som kommisjonen har gjennomført, hvor fordeler og ulemper når det gjelder økonomi, miljø, sikkerhet og samfunnsmessige aspekter ble vurdert. Konsekvensanalysen viste at de bestemmelsene som er tatt inn i forordningen har en klar fordel mht. til sikkerhet og miljø.

EU har derfor i sin kost/nytteanalyse konkludert med at forordningen vil ha en sikkerhetsmessig gevinst ettersom de nye bestemmelsene har en høyere sikkerhets- og miljømessig standard enn de tidligere bestemmelsene.

Som eksempel er krav til brems, førerhytte, sikkerhetsbelte, miljø vesentlig forbedret i forhold til de gamle bestemmelsene. Det er derfor grunn til å anta at skadeomfanget i forbindelse med en eventuell ulykke vil bli vesentlig redusert i forhold til traktor som er godkjent etter tidligere bestemmelser.

## **14. Forslag til ny forskrift – gjennomgang av bestemmelsene**

Nedenfor følger en gjennomgang av de enkelte paragrafene. En god del av høringsnotatets innhold ovenfor er relevant for den enkelte paragraf. Vi vil derfor i stor grad vise til hvor i høringsnotatet informasjon om den enkelte paragrafs innhold finnes.

Forskriftens tittel: Vegdirektoratet foreslår at forskriftens tittel er: «Forskrift om godkjenning av traktor og tilhenger til traktor (traktorforskriften)». Forskriften får dermed en offisiell korttittel: «traktorforskriften».

### **§ 1. Formål**

Disse formålene er felles for godkjenning av alle typer kjøretøy i Norge. Øvrige bestemmelser i forskriften skal søke å ivareta disse formålene.

### **§ 2. Virkeområde**

Se høringsnotatet pkt. 2.2.

### **§ 3. Forordninger for godkjenning av traktor, tilhenger til traktor, samt utskiftbart trukket utstyr**

Se høringsnotatet pkt. 3 – 8.

Forordningene gjøres i denne bestemmelsen til norsk forskrift. Forordningene gjelder dersom ikke annet er fastsatt i forskriften. Ved senere endringsforordninger vil denne bestemmelsen bygges ut slik at endringsforordningene gjøres til norsk forskrift.

### **§ 4. Kjøretøygrupper**

Se høringsnotatet pkt. 2.2, 3.3 og 3.9.

Vi har valgt å angi kjøretøygruppene i bestemmelsen for oversiktens skyld, selv om disse fremkommer i forordningen.

Det er også nødvendig å angi den norske gruppen T5 da denne vil bli brukt på traktorer over 40 km/t.

#### **§ 5. Generelt om godkjenning og klassifisering**

Paragrafen slår fast hvilket regelsett som gjelder for klassifisering og godkjenning.

Første ledd slår fast at hovedregelen er de kravene som følger av forordningen. Dette innebærer at de nye kjøretøygruppene skal benyttes, dersom ikke annet følger av forskriften. Som man ser av § 7 og § 10 er det noen kjøretøy som følger nasjonale krav og klassifisering.

Annet ledd stiller krav til hvilket språk som aksepteres på dokumentasjon og opplysninger. Vi viderefører det prinsipp som gjelder i kjøretøyforskriften § 6-11 nr. 6.

Tredje ledd slår fast at det er søkeren som selv må bære kostnadene ifm. godkjenningen. Dette er ikke noe nytt, selv om det ikke er eksplisitt uttalt i kjøretøyforskriften.

#### **§ 6. EU-typegodkjenning**

EU-typegodkjenning følger bestemmelsene i forordningene.

#### **§ 7. Nasjonal typegodkjenning**

Se høringsnotatet pkt. 3.4, 9 og 10.

#### **§ 8. Nasjonal typegodkjenning av småserier**

Se høringsnotatet pkt. 3.5 og 11.

#### **§ 9. Restkjøretøy**

Se høringsnotatet pkt. 3.8.

Det avgjørende er om kjøretøyet registreres innen fristen som er angitt i forordningen.

#### **§ 10. Enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy**

Se høringsnotatet pkt. 3.6, 9 og 10.

Når det angis at kravene i kjøretøyforskriften gjelder, innebærer dette både tekniske krav og krav til dokumentasjon.

Med fabrikantens forpliktelser menes blant annet at fabrikanten har ansvar for konstruksjonens styrke, at systemer og komponenter er i samsvar med det som er testet, at dokumentene som legges fram ved godkjenningen er riktige og at kjøretøyet som helhet er i samsvar med dokumentasjonen.

Regionvegkontoret gis i siste ledd adgang til å gjøre unntak i enkelttilfelle. Dette er ikke noen forskjell i forhold til bestemmelsene i kjøretøyforskriften, selv om det der er regulert i en egen unntaksparagraf (§1-11).

#### **§ 11. Enkeltgodkjenning mv. av bruktimportert kjøretøy**

Se høringsnotatet pkt. 12.

#### **§ 12. Kontroll**

Dette er hentet fra kjøretøyforskriften § 6-17.

### **§ 13. Forbud mot å framstille kjøretøy til godkjenning**

Dette er oppfølging, men også forenkling av den bestemmelse man har ved nasjonal typegodkjenning i dag i § 6-16. En slik sanksjonsmulighet bør også omfatte enkeltgodkjenning. Dette kommer i tillegg til at overtredelser av forskriften rammes av den generelle straffebestemmelse i vegtrafikkloven § 31.

### **§ 14. Utpeking av tekniske prøveinstanser**

Vegdirektoratet var i forbindelse med arbeidet med den nye godkjenningsforskriften for bil og tilhenger til bil, i kontakt med Norsk akkreditering for å se om deres arbeidsmåte ved akkreditering passer i forhold til forordningens bestemmelser om at prøveinstansene skal oppfylle gitte krav til organisering, kvalitetssikring og faglig kunnskap. Systemet skiller seg lite fra akkreditering på andre områder, og vi har derfor kommet til at det er fornuftig å foreslå at det skal ligge en akkreditering i bunnen for søknader om utpeking som prøveinstans. Vi vil likestille akkrediteringer fra andre EØS-land fordi de er bygd over samme lest som i Norge.

Ved EF-typegodkjenning kreves det dokumentasjon fra teknisk prøveinstans utpekt av det landet som foretar godkjenningen. Ved enkeltgodkjenning og nasjonal småseriegodkjenning er det tilstrekkelig at dokumentasjonen kommer fra en teknisk prøveinstans utpekt av et av EØS-landene.

### **§ 15. Tilsyn og reaksjoner**

En naturlig oppfølging av vår jobb med utpeking er at vi også må kunne reagere overfor tekniske prøveinstanser når forutsetningene for utpeking ikke lenger er tilstede eller arbeidet ikke utføres i samsvar med framgangsmåten som forordningen legger opp til.

### **§ 16. Krav til kjøretøy/utstyr i bruk**

Dette er hentet fra kjøretøyforskriften § 1-5.

### **§ 17. Reparasjon, ombygging og oppbygging**

Første ledd: Kravene i kjøretøyforskriften videreføres. Imidlertid skal oppbygd kjøretøy L som ikke omfattes av kjøretøyforskriften § 7-2 nr. 4.4, godkjennes etter den nye forskriftens § 9. § 9 viser imidlertid til kjøretøyforskriften sine krav, slik at kravene i praksis ikke blir endret.

Annet ledd er nytt. Bestemmelsen skal tydelig få frem at denne typen endringer ikke skal medføre at kjøretøyet blir mindre sikkert. Det kan f.eks. være innvendig utforming eller innredning og elektrisk anlegg der det er behov for å kunne vurdere sikkerheten.

### **§ 18. Lysutstyr og lydsignal**

Bestemmelsene i kjøretøyforskriften videreføres.

### **§ 19. Bruk av dekk med pigger**

Bestemmelsene i kjøretøyforskriften videreføres.

### **§ 20. Gebyr**

Bestemmelsene i kjøretøyforskriften videreføres.

### **§ 21. Forholdet til gamle og nye bestemmelser**

Bestemmelsen er hentet fra bilforskriften. Den viderefører prinsippet om at kjøretøy mm skal vurderes etter det kravnivå som lå til grunn for første gangs godkjenning. Videre er det tatt med at nye bestemmelser frivillig kan benyttes ved godkjenning av kjøretøy mm.

### **§ 22. Unntak**

Bestemmelsen innebærer en videreføring av kjøretøyforskriften § 1-11. Regionvegkontoret gis anledning til å gi unntak i enkelttilfeller fra reglene om reparasjon, ombygging og oppbygging.

### **§ 23. Overgangsbestemmelser**

Nr. 1 første ledd: For nasjonal typegodkjenning innebærer dette at slik godkjenning kan finne sted til og med 31. desember 2017.

Nr. 1 annet ledd regulerer hvor lenge en utstedt typegodkjenning er gyldig.

Nr. 2 første ledd skal sikre at importerte kjøretøy / påbegynte godkjenningsprosesser fortsetter uhindret.

### **§ 24. Ikrafttredelse**

Bestemmelsen slår fast at reglene trår i kraft 1. januar 2016.