



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – høringsnotat

Implementering av forordningene (EU) 2022/545 og (EU)
2022/2383

Høring om forslag til endringer i forskrift 28. juni 2022 nr. 1233 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften).

Statens vegvesen
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
16. mai 2023

0. Innledning og oversikt

Statens vegvesen sender med dette forslag til endring i forskrift 28. juni 2022 nr. 1233 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften) på offentlig høring. Bakgrunnen er at EU har vedtatt to nye forordninger som Norge etter sine EØS-rettslige forpliktelser er pålagt å implementere.

De aktuelle forordningene er:

- **Delegert kommisjonsforordning (EU) 2022/545** av 26. januar 2022 om utfylling av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/2144 ved fastsettelse av detaljerte bestemmelser om de særskilte testprosedyrene og tekniske krav for typegodkjenningen av motorkjøretøyer med hensyn til deres **kollisjonsdataopptakere** («EDR») og for typegodkjenningen av disse systemene som separate tekniske enheter og om endring av vedlegg II til nevnte forordning
- **Kommisjonsforordning (EU) 2022/2383** av 6. desember 2022 om endring av forordning (EU) nr. 582/2011 med hensyn til typegodkjenning av utslipp fra tunge kjøretøyer som bruker **ren biodiesel**

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

Forskriften finnes på internettsiden www.lovdata.no. Forordningene finnes bl.a. på EU sine hjemmesider: https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/legislation_en, alternativt på www.europalov.no.

1. Implementering av Kommisjonsforordning (EU) 2022/545

Om ny sikkerhetsforordning (EU) 2019/2144

Ny sikkerhetsforordning (EU) 2019/2144 inneholder en oversikt over tekniske krav som kommer til anvendelse i forbindelse med typegodkjenning av kjøretøy. Forordningen ble vedtatt i EU for å styrke trafikksikkerheten ytterligere, og inneholder pålegg om en rekke avanserte kjøretøysystemer som sammen skal bidra til færre drepte og hardt skadde i veitrafikken. Mange av kravene er allerede detaljert beskrevet og i kraft, mens nye krav er under utarbeidelse med ikrafttredelse frem mot 2026. Sikkerhetsforordningen trådte i kraft i EU 6. juli 2022 og i Norge 1. oktober 2022 i forbindelse med kunngjøring av ny bilforskrift.

Et av de nye sikkerhetskravene omtalt overordnet i 2019/2144 er pålegg om å ha installert såkalt kollisjonsdataopptaker (event data recorder, EDR) i kjøretøyet. De spesifikke, tekniske kravene til EDR er beskrevet i **ny forordning (EU) 2022/545**.

Om kollisjonsdataopptaker/EDR - formål, funksjonalitet og bruk.

EDR er et system som kun har som formål å registrere og lagre kritiske kollisjonsrelaterte parametere og opplysninger kort tid før, under og umiddelbart etter en kollisjon. Testprosedyrene og de detaljerte tekniske krav til EDR fremgår av FN- regulativ nr. 160.

Regulativet beskriver hvilke data EDR skal registrere, formatet på disse dataene, krav til datainnsamling, registrering, lagring i kjøretøyet samt krav til yteevne og motstandsdyktighet ved kollisjon. Eksempler på data som skal registreres er hastighet, rattutslag, bremsing/akselerasjon, kjøretøyets retning i horisontal/vertikal retning, ulike G-krefter m.m.

Kjøretøyprodusenter må iverksette passende tiltak for å beskytte EDR mot manipulering, for å sikre tilgang til EDR via det standardiserte grensesnittet og for å muliggjøre anonymisering av disse dataene. Derfor må disse kravene suppleres med tilleggskrav til datainnhenting, integritet og datasikkerhet.

For å sikre at dataene som registreres av EDR forblir anonymiserte, pålegges produsentene å treffe passende tiltak for å hindre at disse blir rapportert eller hentet ut sammen med eventuelle personopplysninger (om en fysisk person).

Noe inn i fremtiden vil standardiserte kommunikasjonsprotokoller for tilgang og uttrekk av kollisjonsdata bli utarbeidet. I mellomtiden må kjøretøyprodusenter – med utgangspunkt i en kommende, delegert rettsakt - gi informasjon til relevante parter om hvordan de får tilgang til dataene, hvordan disse kan hentes ut samt hvordan dataene i EDR skal tolkes.

Riktig driftsstatus for EDR, dens korrekte funksjonalitet og programvareintegritet må verifiseres gjennom periodiske tekniske kontroller (PKK) av kjøretøyene.

Kravene om EDR i forordning (EU) 2022/545 gjelder i første omgang for kjøretøy i klasse M1 og N1, og forordningen kom til anvendelse fra 6. juli 2022 for nye typegodkjenninger.

Vurdering:

På generelt grunnlag er Norge positiv til EUs sikkerhetsforordning og de nye krav som innføres. Det samme gjelder krav om EDR i nye kjøretøy, en innretning som kan bidra til nullvisjonen om null drepte og null hardt skadde.

En kollisjonsdataopptaker (EDR) er et system som bare har som formål å registrere og lagre kritiske kollisjonsrelaterte parametere og opplysninger kort tid før, under og umiddelbart etter en kollisjon. (Til orientering har de fleste moderne biler i mange år hatt noe liknende; en ACM-modul som lagrer mange av de samme dataene.) Data hentet fra EDR vil gi medlemslandene mer nøyaktige og detaljerte ulykkesdata fra ulykker som vil bidra ytterligere til å kartlegge/konkretisere årsaksbildet i forbindelse med en trafikkulykke. Som med dataene hentet fra ACM-modul vil også dataene fra EDR dels bli brukt i de bistandsoppdrag Statens vegvesen har i forbindelse med trafikkulykker (inngå i politirapportene) og dels bli brukt av Statens vegvesen som grunnlag for trafikksikkerhetsanalyser og -tiltak.

2. Implementering av forordning (EU) 2022/2383

Kjøretøyer som er typegodkjent i EU må kunne kjøre på ren biodiesel og på ulike blandinger av biodiesel og fossilt brensel, om det er nødvendig. I henhold til artikkel 3 i kommisjonsforordning (EU) nr. 582/2011 krever typegodkjenning av motorkjøretøyer og motorer med hensyn til utslipp at produsenten sikrer samsvar med spesifikasjonene for referansedrivstoff angitt i vedlegg IX til nevnte forordning, og som brukes til typegodkjenningstesting.

Ren biodiesel (FRAM B100) er ikke oppført i vedlegg IX til forordning (EU) nr. 582/2011 som referansedrivstoff for utslippstypegodkjenning av tunge kjøretøyer.

Typegodkjenningstesting må gjentas for både diesel (B7) og ren biodiesel (B100) for å demonstrere samsvar med utslippskravene. For å minimere dobbelttesting og lette sertifiseringen av bruken av ren biodiesel og biodieselm blandinger (f.eks. FAME B20/B30), er det nødvendig å innføre spesifikasjonene for ren biodiesel som referansedrivstoff basert på

relevante internasjonale og europeiske standarder. Det bør være tillatt å demonstrere samsvar med utslippskravene for en B100 typegodkjenning ved utslippstesting av hovedmotoren på ren biodiesel. For nødvendig samsvarstesting etter bruk, kan en hvilken som helst blanding av biodrivstoff velges.

For godkjenning av kjøretøy med godkjent motor er det nødvendig med et tillegg for spesifikasjonene for typegodkjenningssertifikatet.

3. Rettslige konsekvenser

Forordningene som endres/gjennomføres er implementert i bilforskriften, og forordningene (EU) 2022/545 og (EU) 2023/2383 vil derfor bli implementert i samme forskrift.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser

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

5. Andre opplysninger

Forordningene er blitt vurdert relevant og akseptabel for Norge. Forordning (EU) 2022/545 har vært forelagt Spesialutvalget for Transport mens forordning (EU) 2022/2383 går etter EFTAs hurtigprosedyre.

Forordningene vurderes å høre under Gruppe 2 (rettsakter som krever forskriftsendring og som ikke griper vesentlig inn i norsk handlefrihet).

Norge har deltatt i internasjonalt forum (TCMV) der forordningene har vært drøftet.

5. Høringsfrist:

Statens vegvesen ber om at høringsinstansenes eventuelle kommentarer til forslag til endringer gis **innen 27. juni 2023**.