

# Vedlegg 1 – Høringsnotat

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

Trafikant og kjøretøy  
Kjøretøy  
26. september 2024  
Vår ref.: 24/255995

## Innholdsfortegnelse

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 1     | Innledning.....   | 3  |
| 2     | Bakgrunn.....   | 3  |
| 2.1   | Nærmere om innføring av nye kravområder og sikkerhetssystemer .....   | 4  |
| 2.2   | Nærmere om hvorfor vi innfører ny struktur i vedlegg 1 .....  | 5  |
| 2.3   | Nærmere om ny utforming av vedlegg 1 .....  | 6  |
| 2.4   | Generell omtale av de ulike emnene .....  | 7  |
| 2.4.1 | A – BELTER OG BARNESIKRING, KOLLISJONSTESTING, SIKKERHET TIL<br>DRIVSTOFFSYSTEM OG ELEKTRISK SIKKERHET .....          | 7  |
| 2.4.2 | B – MYKE TRAFIKANTER, SYNSFELT OG SIKT .....  | 8  |
| 2.4.3 | C – CHASSIS, BREMSER, DEKK OG STYRING .....   | 8  |
| 2.4.4 | D – INSTRUMENTERING, ELEKTRISK SYSTEM, BELYSNING, OG BESKYTTELSE MOT<br>UAUTORISERT BRUK, INKLUDERT CYBERANGREP ..... | 8  |
| 2.4.5 | E – SYSTEMFUNKSJONER FOR FØRERSTØTTE ELLER AUTOMATISERTE<br>KJØRESYSTEMER .....                                       | 9  |
| 2.4.6 | F – GENERELL KJØRETØYKONSTRUKSJON OG –EGENSKAPER .....  | 10 |
| 2.4.7 | G – MILJØEGENSKAPER OG UTSLIPP .....  | 10 |
| 2.4.8 | H – TILGANG TIL KJØRETØYINFORMASJON OG PROGRAMVAREOPPDATERING .....   | 11 |
| 2.5   | Ny § 2-10.....  | 11 |
| 2.6   | Endringene i § 4-4 .....  | 11 |
| 2.7   | Endringene i vedlegg 5 .....  | 11 |
| 3     | Forslag til endringer i bilforskriften.....   | 12 |
| 3.1   | Forslag til ny § 2-10.....  | 12 |
| 3.2   | Forslag til endring av paragraf 4-4.....  | 12 |
| 3.3   | Forslag til endring av vedlegg 1 .....  | 13 |
| 3.4   | Forslag til endring av vedlegg 5.....   | 13 |
| 4     | Økonomiske og administrative konsekvenser .....   | 13 |
| 5     | Høringsfrist.....   | 14 |

# Høringsnotat – Forslag til forskrift om endring i forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil

## 1 Innledning

Statens vegvesen sender med dette på høring forslag til endring av forskrift 28. juni 2022 nr. 1233 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften). Denne høringen gjelder forslag til endret vedlegg 1 – Tekniske krav ved enkeltgodkjenning. Endringen medføre en ny struktur i fremstillingen av kravene og en annen rekkefølge og tidvis oppdeling av kravområder. Nytt vedlegg vil også inneholde noen nye tekniske krav sammenlignet med eksisterende vedlegg 1. Som følge av endringene i vedlegg 1, foreslås det også endringer i bilforskriftens § 4–4 og vedlegg 5.

Statens vegvesen vurderer endringen som notifikasjonspliktig, jf. EØS- høringsloven og forslaget vil bli sendt på EØS-høring.

Forskriftsendringen trer i kraft 1. februar 2025

## 2 Bakgrunn

### Bakgrunn for strukturelle endringer i vedlegg 1

Rammeforordningen (EU) 2018/858 vedlegg II lister opp de tekniske kravene til EU- typegodkjenning og EU-enkeltgodkjenning av bil og tilhenger samt systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøy. De tekniske kravene for enkeltgodkjenning i bilforskriften vedlegg 1, baserer seg blant annet på disse bestemmelsene fra EU.

Forordning (EU) 2018/858 ble endret av forordning (EU) 2022/2236, som medførte at vedlegg II i nevnte rammeforordning fikk endret struktur. Vedlegget ble da endret fra en tilfeldig, løpende nummerering for kravområder fra «1: Støy» til «72: eCall», til en ny struktur med et tematisk oppsett med 8 hovedemner hvorunder kravområdene (totalt 120 stk p.t.) er logisk innplassert.

Norsk gjennomføring medførte at forordning (EU) 2022/2236 ble tatt inn ved endringsforskrift til bilforskriften datert 23. august 2023. Dette endret da strukturen i bilforskriftens vedlegg 5 som omhandler *EU-rettsakter tatt inn i forskriften*, men uten å påvirke forskriftens vedlegg 1 – *Tekniske krav ved enkeltgodkjenning*.

De tekniske kravene for enkeltgodkjenning i bilforskriften vedlegg 1 baserer seg på bestemmelsene fra EU. For å øke forutsigbarheten og ha en mer effektiv samhandling, foreslår derfor Statens vegvesen at vedlegg 1 i bilforskriften endres og tilpasses strukturen som benyttes i EU.

### Bakgrunn for innføring av nye sikkerhetskrav

Endringene av rammeforordningen (EU) 2018/858 medførte at EU innførte flere *nye* kravområder, og endret *kravnivå* på eksisterende kravområder. Som et ledd i det pågående viktige arbeidet med å redusere hardt skadde og drepte i trafikken ble flere nye sikkerhetssystemer aktivisert med ikrafttredelsesdatoer, som beskrevet i sikkerhetsforordningen (EU) 2019/2144 vedlegg II.

I forslaget til endring av bilforskriften er de fleste av disse endringene vurdert som relevante også for kjøretøy som skal nasjonalt enkeltgodkjennes.

### Sammenheng med øvrige regelverksarbeid

Gjennom evaluering av rutiner og praksis for enkeltgodkjenning av kjøretøy, har Vegvesenet erfart at det tekniske regelverket er lite tilgjengelig for brukere og at rutiner og praksis internt ikke er så tydelige som de burde være. Nærværende forslag er for øvrig del av et større arbeid for å gjøre bilforskriften mer tilgjengelig, både for brukere og saksbehandlere. Vegvesenet sendte 2. juli i år ut forslag til endringer i bilforskriften som gjelder fabrikantens forpliktelser (referanse 24/177163). Forslaget innebærer å forskriftsfeste relevante deler av det internasjonale regelverket som omfatter fabrikantens forpliktelser som egne bestemmelser i bilforskriften. Vi mener at å endre strukturen i vedlegg 1 er nyttig å få på plass samtidig som fabrikanten får tydeligere regler knyttet til enkeltgodkjenning. Vi arbeider også med mer spesifikke norske regler for dokumentasjonskrav for fabrikant som vil være knyttet til nytt vedlegg 1 som her foreslås.

## 2.1 Nærmere om innføring av nye kravområder og sikkerhetssystemer

Forarbeidene til EUs nye sikkerhetsforordning, (EU) 2019/2144, (også omtalt som GSR 2) viser blant annet til rapporter fra EU, som påviste et behov for å iverksette konkrete tiltak for å reducere dødeligheten i trafikken (Mobilitetspakke). Det er utvilsomt et prioritert arbeid for EU å redusere dødelighet og minimere skadeomfang ved ulykker.

Endringene i forordning (EU) 2019/2144 er allerede gjennomført for typegodkjenning, og har vært kjent for den internasjonale kjøretøybransjen (ACEA) i en lengre periode – som også har bidratt i den viktige utviklingen av et harmoniserte regelverk som setter sikkerheten fremst.

*The European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) is a strong supporter of the EU objective of reducing road casualties and thus welcomes the initiative to revise safety regulations.*

EUs konkrete arbeid med å redusere både drepte og hardt skadde i trafikken har sin parallell i Vegvesenets toppmål *nullvisjonen*. I tillegg har også Vegvesenet prioriterte toppmål som tilsier at vi aktivt skal bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål, samt at vi skal sikre like konkurransevilkår.

Forordning (EU) 2018/858 gir gjennom artikkel 45 et handlingsrom for nasjonale myndigheter til å unnta enkelte kjøretøy fra blant annet kravene som fremgår av forordningens vedlegg II. Dette betinger allikevel at de enkelte land vedtar alternative

tekniske krav. Det er denne bestemmelsen i forordningen som legger premissene for bilforskriftens § 4–4. Nasjonal enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy.

Forordningens artikkel 3 (55) definerer hva som menes med alternative krav, og der fremgår det at dette er «administrative bestemmelser og tekniske krav som søker å sikre et nivå av funksjonssikkerhet, miljøvern og arbeidervern som i størst mulig grad tilsvarer nivået fastsatt i én eller flere av rettsaktene oppført i vedlegg II».

Disse momentene skal også vurderes dersom det skal utvikles alternative krav ved nasjonal enkeltgodkjenning av kjøretøy. Intensjonen med de tekniske og administrative kravene er å sikre et høyt nivå av sikkerhet og helse-/miljøvern, som også er forankret i bilforskriftens formål.

Majoriteten av tunge kjøretøy som registreres i Norge er ikke EU-typegodkjente, og er derfor nasjonalt enkeltgodkjente. Samtidig er også en stor andel av disse kjøretøyene bygget opp i flere trinn, hvor basiskjøretøyet allerede innehar de nye sikkerhetssystemene som følger av typegodkjenningskravene gitt i den nevnte forordningen.

Statens vegvesen anser det som viktig at kjøretøy som enkeltgodkjennes i størst mulig grad tilfredsstillende de nye sikkerhetskravene som er innført for typegodkjenning. Vi foreslår derfor denne forskriftsendringen uten å utforme øvrige eller alternative krav. Kjøretøy som skal enkeltgodkjennes i Norge i henhold til § 4–4 gis imidlertid en annen dato for ikrafttredelse enn hva som følger av forordningens bestemmelser, for å gi bransjen tilstrekkelig tid til omstilling

Det presiseres også *viktigheten av at de ulike fabrikantene samhandler i oppbyggingen av det komplette og ferdigbygde kjøretøyet, på en sånn måte at alle sikkerhetssystemer ivaretar sin funksjon og hensikt.* Med den pågående teknologiske utviklingen innenfor kjøretøyområdet, er det særdeles viktig å forstå hva som påvirkes i oppbyggingen av et kjøretøy. Nærmere omtale om fabrikantenes ansvar og forpliktelser gis i forordning (EU) 2018/858, men også gjennom den pågående høringen det refereres til i kap.2 ovenfor. (referanse 24/177163).

## 2.2 Nærmere om hvorfor vi innfører ny struktur i vedlegg 1

Med bakgrunn i de gjennomførte endringene i det harmoniserte regelverket innenfor EU/EØS, med hensyn til struktur på utstedende dokumentasjon, vurderes det som hensiktsmessig å gjennomføre tilsvarende struktur også ved nasjonal enkeltgodkjenning av kjøretøy. Dette gir forutsigbarhet når de ulike kravområdene gjengis og refereres til, samt at det effektiviserer samhandlingen på tvers av de ulike medlemslandene innenfor EU/EØS.

Denne restruktureringen medfører at vedlegg 1 til bilforskriften vil vise kravene i den samme logiske rekkefølgen som nå benyttes i EU-rettsaktene.

Rammeforordning (EU) 2018/858 oppstiller krav om at den nye strukturen som fremkommer av forordningens vedlegg II, gjøres obligatorisk i EU fra og med 6. desember 2024. I Norge

vil dette kravet gjelde for typegodkjente kjøretøy fra 6. desember 2024 og fra 1.februar 2025 ved nasjonal enkeltgodkjenning av kjøretøy.

Statens vegvesen er også av den oppfatning at den nye strukturen samler og fremstiller de ulike kravområdene på en oversiktlig måte, noe som vil gjøre det smidigere å navigere i vedlegget.

#### Kravområdenes virkeområde med hensyn til kjøretøygrupper:

Et 'virkeområde' angir hvilke kjøretøygrupper som omfattes av et krav, og for hvert kravområde fremkommer det nå et virkeområde. Dette innebærer at kravområdet som hovedregel berører de kjøretøygruppene som er listet opp der. Det er allikevel viktig å presisere at det kun angis med referanse til de respektive hovedgruppene som kommer frem av tabellen i bilforskriftens § 1–5 (3).

Dersom et kjøretøy er konstruert eller bygget på en slik måte at det enten helt eller delvis er unntatt et kravområde, er det opp til den enkelte fabrikant å synliggjøre dette ovenfor godkjenningsmyndigheten, jf. § 2–3 (2). Dersom et kjøretøy er unntatt fra et krav, men allikevel har et system eller tilsvarende som omfattes av kravet, skal alle kravene til dette systemet være oppfylt. Sagt på en annen måte; systemet må enten fungere fullt ut i henhold til kravet, eller ikke være montert / tilkoblet. For å effektivisere godkjenningsprosessen er det viktig at fabrikantene er bevisst på dette når de leverer dokumentasjon til Statens vegvesen. Videre er det viktig at godkjenningssattesten viser hvordan kjøretøyet faktisk fremsto på godkjenningstidspunktet. Dette kan være relevant for eksempel ved eksport av et kjøretøy til et annet land, hvor godkjenningvilkårene fremstår annerledes enn i Norge.

Dette er også viktig med hensyn til blant annet effektivisering av godkjenningsordningen, men også for å synliggjøre i godkjenningssattesten hvordan kjøretøyet faktisk fremsto på godkjenningstidspunktet. Dette kan være relevant for eksempel ved eksport av et kjøretøy til et annet land, hvor godkjenningvilkårene fremstår annerledes enn i Norge.

## 2.3 Nærmere om ny utforming av vedlegg 1

### Innledning til vedlegg 1

Endringene i innledningen til vedlegg 1 er gjort for å vise til hvordan kravområdene skal leses. Innledningen viser til relevante bestemmelser i forskriften, som må leses i sammenheng med hele vedlegg 1. Videre er innholdet forenklet, for å gjøre det lettere å bruke.

### Fjerning av første kolonne i tradisjonelt vedlegg 1. (Overordnet forordning)

Som det fremgår av forslaget til nytt vedlegg 1 er den første kolonnen, som tidligere henviste til «*Overordnet forordning: forordningen som hjemler de tekniske rettsaktene*», fjernet. Statens vegvesen erfarte at denne kolonnen fremsto som uklar med hensyn til den praktiske betydningen, samt at den kunne fremstå som uklar med hensyn til når endringer i denne kolonnens rettsakter faktisk var gjort gjeldende som norsk rett. Det er derfor foreslått å fjerne denne kolonnen.

Innledningen til bilforskriftens vedlegg 1 avklarer de øvrige kolonnene, og forskriftens § 1–4 regulerer altså hvilke rettsakter fra EU som er tatt inn som norsk rett, samt at det er bilforskriftens § 4–4 som avklarer gjeldende rett ved nasjonal enkeltgodkjenning i Norge.

#### Fjerning av kravområder/virkeområder som omhandler komponenter og separate tekniske enheter (STU)

En annen endring som er presisert i det nye forslaget er forholdet til virkeområdet for bilforskriftens § 4–4 jf. §4–2. Det er forutsetning for denne godkjenningsformen at det kun kan søkes om og gis enkeltgodkjenning til et komplett og ferdig bygget kjøretøy. Dette betyr med andre ord at nevnte hjemler, og derav forskriftens vedlegg 1, ikke regulerer godkjenning av komponenter eller separate tekniske enheter. For å underbygge denne presiseringen, samt for å gjøre bilforskriften mer tydelig på dette området, er referanser til godkjenning av komponenter og separate tekniske enheter fjernet fra vedlegget. Dette betyr både at referansene er fjernet fra de ulike kravområdenes virkeområde, samt at de kravområder som kun omfatter komponenter og separate tekniske enheter er fjernet.

## 2.4 Generell omtale av de ulike emnene

Som nevnt vil den foreslåtte struktureringen av bilforskriftens vedlegg 1 være tilnærmet likt vedlegg II i forordning (EU) 2018/858, samt nåværende vedlegg 5 i bilforskriften. Nedenfor omtales emnene som kategoriserer de ulike kravområdene. Det er kun ved endringer som krever en nærmere presisering eller forklaring, som blir omtalt nedenfor.

Nedenfor gis en kort beskrivelse av de ulike hovedemnene, samt en omtale av et utvalg kravområder innenfor emnet som er verdt å merke seg.

Innenfor de ulike emnene og kravområdene er det tilført noen nye sikkerhetskrav. En del tidligere kravområder er nå delt opp i flere nye kravområder, samt at enkelte kravnivåer er endret. Endringer i kravnivå kan i enkelte tilfeller også innebære at virkeområdet til rettsakten har endret seg. De konkrete endringene kommer frem av vedlagte forslag til forskriftsendring.

### 2.4.1 A – BELTER OG BARNESIKRING, KOLLISJONSTESTING, SIKKERHET TIL DRIVSTOFFSYSTEM OG ELEKTRISK SIKKERHET

Emnet samler og sammenfatter kravområder som er relatert til passiv sikkerhet. I denne sammenheng betyr passiv sikkerhet i hvor stor grad kjøretøyets konstruksjon vil være i stand til å beskytte fører og passasjerer ved en kollisjon.

Det stilles krav til blant annet seter, belter og forankringspunkter til disse. I tillegg omhandler det kravområder knyttet til kollisjonsegenskaper, side- og underkjøringshinder samt sikkerhetsaspekter knyttet til hydrogen- og gasskjøretøy. Dette er kravområder som tidligere har hatt vilkårlig nummerering, men som nå er samlet under det samme emnet.

Verdt å merke seg er blant annet at det innføres nye kravområder for bilbeltevarslere, barnesikringsfester og barnesikringsutstyr, A6–A9. Kravene til kollisjonssikkerhet er endret og det er tilført nye kravområder; A20, A21, A25 og A27.

#### 2.4.2 B – MYKE TRAFIKANTER, SYNSFELT OG SIKT

Emnet behandler kravområder som er direkte knyttet til sikkerhetskrav som både direkte og indirekte skal bidra til å redusere skader på myke trafikanter. Dette omfatter både førerens direkte sikt, men også førerstøttesystemer som avhjelper siktsoner som ikke er like lett tilgjengelig for fører. Eksempler på dette er B7: «*Ryggeassistent*» og B6: «*System for informasjon om blindsoner*».

I tillegg er det også sikkerhetssystemer som avansert nødbremsering for fotgjengere og syklist, advarsel om kollisjon med fotgjengere og syklist samt sikkerhetskrav knyttet til kjøretøyets utforming og hvordan dette kan bidra til å redusere skader.

Verdt å merke seg er blant annet B2, B4 og B9. Disse gjøres nå synlig i vedlegget, men med en ikrafttredelsesdato noen år frem i tid. I tillegg er det gjennom kravområdene B5–B7 innført nye krav, som det ved etappevis oppbygging er særlig viktig at fabrikantene samhandler for å sikre systemenes funksjon og virkemåte.

#### 2.4.3 C – CHASSIS, BREMSER, DEKK OG STYRING

I tillegg til kravområder tilknyttet styring, dekk og dekkmontering, brems og bremseassistering, omfatter også dette emnet vitale systemer som bidrar til å øke sikkerheten i vegtrafikken. Kravområdene for brems dekk og styring omfatter utover de grunnleggende kravene også førerstøttesystemer. Dette innebærer også ulike førerstøttesystemer som for eksempel kjørefeltvarsler (LDWS), kjørefeltassistent for nødtilfeller og dekktrykkovervåking. Avansert nødbremsesystem for både tunge og lette kjøretøy er også dekket under emnet.

Verdt å merke seg er blant annet at endringene i C3, C6, C7, C9, C11, C13 og C14 vil påvirke lette kjøretøy. Endringene i C7, C14 og C15 vil påvirke tunge kjøretøy.

#### 2.4.4 D – INSTRUMENTERING, ELEKTRISK SYSTEM, BELYSNING, OG BESKYTTELSE MOT UAUATORISERT BRUK, INKLUDERT CYBERANGREP

Innenfor denne kategorien finnes kravområder som blant annet behandler radiostøy, signalhorn, varmeanlegg og merking av betjeningsinnretninger.



Emnet omhandler nå også kravområdet som omfatter montering av lyssignalinnretninger, innretninger for belysning av veien og lysreflekterende innretninger. I den anledning er det verdt å merke seg at bilforskriftens vedlegg 1 omhandler enkeltgodkjenning av kjøretøy, og derfor er ikke de ulike kravområdene som omfatter godkjenning av komponenter og separate tekniske enheter synliggjort. Disse områdene er bevisst utelatt, nettopp for å gjøre bilforskriftens vedlegg 1 tydeligere på dette området.

Emnet samler også flere nye kravområder, hvor eksempler på dette er D4: «*Beskyttelse av kjøretøy mot cyberangrep*», D8: «*Intelligente fartstilpasningssystemer (ISA)*», D16: «*Nødbremssignal*» og D17: «*Innretninger for rengjøring av frontlykter*».

Verdt å merke seg er blant annet D3 som nå samler de ulike rettsaktene knyttet til «*Beskyttelse mot uautorisert bruk, startspærre og alarmsystemer*». D4 som omfatter nevnte «*Beskyttelse av kjøretøy mot cyberangrep*», og er et område som krever bevissthet knyttet til virkeområde, samt hvordan en påvirker eksisterende typegodkjenninger.

D15: *Montering av lyssignalinnretninger, innretninger for belysning av veien og lysreflekterende innretninger* viderefører tidligere kravområde 20A, som omfattet lysmonteringen på et kjøretøy. Her er det også en endring fra FN-reg. 48.06 til FN-reg. 48.07.

#### 2.4.5 E – SYSTEMFUNKSJONER FOR FØRERSTØTTE ELLER AUTOMATISERTE KJØRESYSTEMER

Innenfor dette emnet innføres flere nye og viktige sikkerhetssystemer. For å kunne gjennomføre det målrettede arbeidet med å gjøre både kjøretøy og føreradfærd med trafiksikkert har det også vært nødvendig å utarbeide krav som sikrer mulighet for montering av f.eks. alkolås, men uten å forstyrre kjøretøyets øvrige egenskaper. Alkolås er et svært viktig verktøy for å hindre at alkoholpåvirkede personer ikke kan føre et kjøretøy.

Tretthet og uoppmerksomhet hos fører utgjør en stor risiko for trafikkulykker, og det er påvist at tretthet hos fører er en innvirkende faktor i 10–25 % ved alle trafikkulykker i EU.

Flere av tiltakene som er iverksatt for å styrke trafiksikkerheten er også å legge til rette for automatisering av kjøretøyene gjennom ulike førerstøttesystemer, som for eksempel E4 *System for overvåking av førertilgjengelighet*, E6 *Systemer som overtar førerens kontroll* og E7 *Systemer som gir kjøretøyet informasjon om kjøretøyets tilstand og området rundt*.

Et annet tiltak for å sikre mer nøyaktige og detaljerte data fra ulykker, er innføringen av kravet om hendelsesdatalogger for M1 og N1 kjøretøy. På

bakgrunn av disse dataene vil det kunne foretas trafiksikkerhetsanalyser og iverksette konkrete tiltak som reduserer skader og dødelighet. Kravet planlegges innført for tunge kjøretøy fra 2029.

#### 2.4.6 F – GENERELL KJØRETØYKONSTRUKSJON OG –EGENSKAPER

Dette emnet omfatter nå i hovedsak temaer og kravområder som har vært kjent fra tidligere vedlegg 1, men er nå kategorisert innenfor nye kravområder, og samlet under dette temaet.

Noen av disse kravområdene er F3: «*Dørlåser og dørhengslar*», F5 og F6 som behandler utvendig utstikkende deler, F7: «*Understellsnummer og fabrikkasjonsplate*», F9 og F10 som regulerer henholdsvis «*Hjulavskjerming*» og «*Innretninger mot vannsprut*», F11 som nå regulerer «*Masser og dimensjoner*» for alle kjøretøygruppene innenfor bilforskriftens virkeområde. I tillegg kan det også nevnes at mekaniske koblingsdeler og spesielle krav til buss behandles innenfor dette emnet.

Verdt å merke seg er det også at det for flere av kravområdene fremkommer fotnoter som tar for seg nasjonale alternative krav som er aktuelle for nasjonal enkeltgodkjenning. Eksempler på dette er F1: «*Monteringssted for kjennemerker*» som gir en fremtidig ikrafttredelse for krav til flate for montering av kjennemerke foran, og F7: «*Understellsnummer og fabrikkasjonsplate*» som også angir en fremtidig ikrafttredelsesdato ved nasjonal enkeltgodkjenning.

#### 2.4.7 G – MILJØEGENSKAPER OG UTSLIPP

Krav til kjøretøyets utslipps- og miljøegenskaper er komplekse og krever i de fleste tilfeller omfattende testmiljø og utstyr, også med hensyn til de ulike komponentene som både systemer og kjøretøy bygges opp av. Det forutsettes derfor en tilsvarende kompetanse og utstyr ved nasjonal enkeltgodkjenning i Norge.

Med bakgrunn i det ovenfornevnte viser kravområdene innenfor dette emnet i stor grad til de ulike administrative og tekniske rettsaktene, men synliggjør allikevel hvilke gjennomføringsfaser som får gjeldende ikrafttredelse ved nasjonal enkeltgodkjenning.

Verdt å merke seg her er blant annet informasjonen som gis innunder kravområdene G1: «*Støynivå*», G2: «*Eksosutslipp fra kjøretøy i laboratorium*» og G3: «*Eksosutslipp fra motor i laboratorium*», samt G13: «*Gjenvinning*».

## 2.4.8 H – TILGANG TIL KJØRETØYINFORMASJON OG PROGRAMVAREOPPDATERING

I forordningen omfatter emnet kun to kravområder; kravområde H1: «*Tilgang til kjøretøyets OBD, og opplysninger om reparasjon og vedlikehold*», kommer ikke til anvendelse ved enkeltgodkjenning jf. artikkel 61 nr. 10.

Kravområde H2: «*Programvareoppdatering*» gjøres foreløpig kun gjeldende med fremtidige ikrafttredelsesdato, samt at det omfatter alle kjøretøygrupper.

## 2.5 Ny § 2–10

Bestemmelsene som foreslås i ny «§ 2–10 Innstilling av hastighetsbegrener» har tidligere være beskrevet i kjøretøyforskriften kapittel 47 og forskrift om krav til kjøretøy kapittel 44, men referansen dit har vært uheldig med hensyn til at nevnte forskrifter ikke omfatter godkjenning av nye kjøretøy – uten en direkte henvisning fra bilforskriften.

Kravene til innstilt hastighet for de ulike kjøretøygruppene foreslås derfor nå i ny § 2–10 til bilforskriften. Unntak fra montering av hastighetsbegrener for visse kjøretøy foreslås også tatt inn i ny § 2–10.

Den foreslåtte nye paragrafen synliggjør nå innstillingskravet til hastighetsbegreneren og derav kjøretøyets hastighet på en tydelig måte.

Kravene til montering av og de tekniske kravene til hastighetsbegreneren finnes i forslag til nytt vedlegg 1 kravområde D7. For eldre kjøretøy finnes kravene i de respektive forskriftene som det vises til i § 1–3. Disse bestemmelsene er derfor ikke gjentatt i ny § 2–10.

## 2.6 Endringene i § 4–4

Som en følge av at strukturen i forskriftens vedlegg 1 endres, må følgelig også henvisningene i § 4–4 fjerde ledd endres tilsvarende.

I bokstav e. til fjerde ledd er det gjort en presisering som avklarer fabrikantens anledning til å fremlegge samsvarserklæring kun i de tilfeller hvor kjøretøyet er utstyr med, og skal dokumenteres med innretninger mot vannsprut etter nasjonalt unntak.

## 2.7 Endringene i vedlegg 5

Vedlegg 5 ble som tidligere nevnt endret i august 2023. Endringene besto i at man innførte den nye strukturen, tilsvarende den som nå innføres i vedlegg 1. Vedlegget hadde en noe 'foreløpig karakter', blant annet var navn på kravområdene ikke ferdig gjennomarbeidet. I tillegg var siste kolonne – «kravområde i bilforskriften» – en kryssreferanse til tilsvarende krav i gammel systematikk. Dette var ment å være en midlertidig orientering til brukere av forskriften.

Som del av arbeidet med vedlegg 1 har alle benevnelser/kravområder nå fått en kvalitetssikret oversettelse fra engelsk til norsk. Disse vil tas inn likelydende i både vedlegg 1 og 5. Videre fjernes som nevnt siste kolonne, den var ment å være av midlertidig, informativ karakter.

Endelig har noen få kravområder, der kravet *kun* kommer til anvendelse dersom slikt utstyr/system/annet faktisk *er montert*, blitt klargjort ved at «IF» er fjernet og det i stedet er satt inn aktuell fotnote.

## 3 Forslag til endringer i bilforskriften

### 3.1 Forslag til ny § 2–10

Bilforskriften § 2–10 skal lyde:

#### § 2–10 Innstilling av hastighetsbegrensere

- (1) Hastighetsbegrenseren skal i henhold til direktiv 92/6/EØF som senest endret ved direktiv 2002/85/EF, være innstilt slik at buss i gruppe M2 og M3 ikke kan kjøres med en hastighet på mer enn 100 km/t, og at lastebil i gruppe N2 og N3 ikke kan kjøres med en hastighet på mer enn 90 km/t.
- (2) Følgende kjøretøy er unntatt fra kravet om hastighetsbegrensere:
  - a. Bil som tilhører forsvaret, sivilforsvaret eller brannvesenet, utrykningskjøretøy samt politiets biler.
  - b. Bil som av konstruksjonsmessige årsaker ikke kan kjøres med større hastighet enn det hastighetsbegrenseren er innstilt på.
  - c. Bil som brukes i vitenskapelig forsøk, etter samtykke fra Statens vegvesen.
  - d. Bil som benyttes utelukkende til offentlig transport i tettbygd område.

### 3.2 Forslag til endring av paragraf 4–4

Bilforskriften § 4–4 fjerde ledd, skal lyde (endringen i kursiv):

- (3) Unntatt fra annet og tredje ledd er kravområder angitt i bokstavene a–f nedenfor. For disse er det tilstrekkelig at fabrikanten fremlegger samsvarserklæring hvor det bekreftes oppfyllelse av kravene. Godkjenningmyndigheten kan foreta stikkprøvekontroll. § 2–3 femte ledd gjelder tilsvarende for fabrikant som utsteder feil opplysninger.
  - a. *C15: Dekkmontering*
  - b. *D15: Montering av lyssignalinnretninger, innretninger for belysning av veien og lysreflekterende innretninger,*
  - c. *F1: Monteringssted for kjennemerker,*
  - d. *F7: Understellsnummer og fabrikkasjonsplate,*
  - e. *F10: Innretninger mot vannsprut (Kun hvor det er benyttet nasjonalt unntak),*
  - f. *Denne forskrift § 8–2 og § 8–3: Nasjonale bestemmelser for lysutstyr*

### 3.3 Forslag til endring av vedlegg 1

Endringsforslaget ligger vedlagt

### 3.4 Forslag til endring av vedlegg 5

Endringsforslaget ligger vedlagt

## 4 Økonomiske og administrative konsekvenser

### Økonomiske konsekvenser

Hensikten med ny struktur i vedlegg 1 er harmonisering med EU sin struktur over tekniske godkjenningskrav. Statens vegvesen mener ny struktur over emner og kravområder vil være mer logisk fremstilt og mer oversiktlig. Innenfor de ulike emnene og derav kravområdene vil det generelt være tilført noen nye sikkerhetskrav, herunder nye krav på områdene førerstøtte, nødbrems og barnesikring. Hensikten med disse er økt trafikksikkerhet.

De tekniske kravene som innføres for enkeltgodkjenning er krav som allerede er implementert i bilforskriften gjennom typegodkjenningsforordningen (EU) 2018/858 og sikkerhetsforordningen (EU) 2019/2144. Det vises derfor til vurderingen av økonomiske og administrative analyser som ble gjort i sammenheng med implementering av disse og ny bilforskrift som trådte i kraft i juni 2022. Rettsaktene er allerede tatt inn i bilforskriftens vedlegg 5, mens de nå også vil synliggjøres i vedlegg 1 som krav for enkeltgodkjenning.

Norge er forpliktet til å implementere disse rettsaktene også for enkeltgodkjenning, med mindre vi utformer alternative lignende krav. Statens vegvesen har vurdert disse kravene som passende for nasjonal enkeltgodkjenning og har derfor valgt å implementere med få tilpasninger. De vurderinger som er gjort viser at gevinsten i form av økt trafikksikkerhet vil overgå kostnadene med at kjøretøyene tilfredsstillere kravene. Når det gjelder nasjonal enkeltgodkjenning, vil dessuten de fleste sikkerhetskravene allerede være til stede i bilenes chassis.

For det private næringsliv og berørt bransje mener Statens vegvesen at ny struktur vil gi bedre oversikt og være en fordel i forbindelse med den nasjonale enkeltgodkjenningen. De internasjonale lastebilprodusentene vil levere dokumentasjonen ifølge ny struktur. Det antas at norske fabrikanter (påbyggere) vil ha en engangskostnad ved å legge om dokumentasjonen til ny struktur. Statens vegvesen vurderer fabrikantenes omlegging av struktur som ikke betydelig kostnadskrevende.

Når det gjelder de nye sikkerhetskravene har den store kostnaden allerede blitt tatt av produsenter som har oppfylt EU sine rettsakter. Det er for det meste tunge kjøretøy som blir enkeltgodkjent i Norge, og de internasjonale lastebilprodusentene bygger allerede i tråd med disse nye sikkerhetskravene. Det er viktig at sikkerhetskravene som allerede er innebygd i chassiset ikke blir forvitret ved påbygg eller endringer som ikke følger de samme rettsaktene. Nytt vedlegg 1 vil være et positivt bidrag for å forhindre dette.

### Administrative konsekvenser

For Staten vegvesen vil det medføre noen kostnader ved implementering av ny struktur i vårt interne saksbehandlingssystem (AKG). Våre saksbehandlere håndterer allerede dokumentasjon i henhold til ny struktur, men dette er i dag en tungvinn manuell løsning. Når systemene er tilpasset vil godkjenningssattene også oppdateres. Endringene i systemene vil føre til en mer effektiv saksbehandling rundt søknadene med ny struktur. Overgang til ny struktur i våre systemer er 1. februar 2025. Det vil ikke være behov for opplæring på grunn av disse endringene.

## 5 Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser **innen 27. desember 2024**. Svar som kommer inn etter denne fristen, kan ikke påregnes å bli tatt hensyn til.