



**Statens vegvesen**

## Vedlegg 1 – høringsnotat

### Implementering av forordning (EU) 2024/2220

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  
15. januar 2025

## **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 en ny forordning som Norge etter sine EØS-rettslige forpliktelser er pålagt å implementere.

Den aktuelle forordningen er:

- **Delegert kommisjonsforordning (EU) 2024/2220** av 26. juli 2024 om utfylling av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/2144 ved fastsettelse av nærmere regler for spesifikke prøvingsprosedyrer og tekniske krav ved typegodkjenning av tunge motorkjøretøy med hensyn til hendelsesdataregistratorer, samt ved typegodkjenning av slike systemer som separate tekniske enheter, og om endring av vedlegg II til den forordningen

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

Forskriften finnes på internettsiden [www.lovdato.no](http://www.lovdato.no). Forordningene finnes bl.a. på EU sine hjemmesider: [https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/legislation\\_en](https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/legislation_en), alternativt på [www.europalov.no](http://www.europalov.no).

## **1. Implementering av Kommisjonsforordning (EU) 2024/2220**

Sikkerhetsforordning (EU) 2019/2144 gir pålegg om å ha installert kollisjonsdataopptaker (event data recorder, EDR) i nye, typegodkjente kjøretøy.

I første omgang ble det påbudt med EDR for *lette kjøretøy* (klasse M1 og N1). De spesifikke, tekniske kravene til EDR for lette kjøretøy fremgår av forordning (EU) 2022/545 og trådte i kraft i EU fra 7. juli 2022 for nye typegodkjenninger. (Forordningen ble inntatt i bilforskriften i juni 2023.)

Den nye vedtatte **forordning (EU) 2024/2220** utvider virkeområdet for EDR til også å gjelde *tunge kjøretøy* (klassene M2, M3, N2, N3). Forordningen angir de spesifikke, tekniske kravene som må være oppfylt for å få typegodkjent tyngre kjøretøy.

### Nærmere 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. 169. 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.

Kjøretøyprodusenter må iverksette nødvendige tiltak for å beskytte EDR mot manipulering, samt sikre tilgang til EDR via det standardiserte grensesnittet og for å muliggjøre anonymisering av disse dataene.

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.

Gjennom EDR vil medlemslandene få mer nøyaktige og detaljerte ulykkesdata fra ulykker, og på bakgrunn av disse kunne foreta trafikksikkerhetsanalyser og iverksette konkrete tiltak.

Denne forordningen fastsetter tekniske krav og testprosedyrer når det gjelder EDR for typegodkjenning av kjøretøy i klassene M2, M3, N2 og N3, i tråd med FN-regulativ nr. 169.

### **Forordningen består for øvrig av 7 artikler.**

#### **Artikkel 1 – Virkeområde**

Denne forordningen gjelder for kjøretøy i klassene M2, M3, N2 og N3, som definert i artikkel 4 i Europaparlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858.

#### **Artikkel 2 – Tekniske krav**

Kollisjonsdataregistratoren i et kjøretøy må oppfylle de tekniske kravene i:

- a) FN-regulativ nr. 169 og
- b) artikkel 3, 4 og 5 i forordning (EU) 2024/2220

Typegodkjenning av en kollisjonsdataregistrator som separat teknisk enhet krever at enheten oppfyller kravene i FN-regulativ nr. 169.

Hvis et kjøretøy er utstyrt med en typegodkjent kollisjonsdataregistrator som separat enhet, må både kjøretøyet og registratoren oppfylle kravene angitt i denne artikkelen, og enkelte krav i punkt 5 i FN-regulativ nr. 169.

#### **Artikkel 3 – Datasikkerhet**

Data relatert til kollisjoner skal beskyttes mot manipulering i henhold til FN-regulativ nr. 155. Programvareoppdateringer for kollisjonsdataregistratoren skal beskyttes for å hindre kompromittering.

#### **Artikkel 4 – Datauttrekk**

Kollisjonsdata skal være tilgjengelige via den serielle dataporten på et standardisert datagrensesnitt. Hvis porten ikke fungerer etter en kollisjon, må dataene kunne hentes direkte fra registratoren.

Kjøretøyprodusenten skal gi relevante myndigheter og interesserte produsenter informasjon om hvordan dataene kan hentes og tolkes.

Datauttrekksverktøy skal kunne generere kollisjonsrapporter med dataelementer som angitt i FN-regulativ nr. 169, inkludert kjøretøytype og sikkerhetssystemer.

Dataene må ikke kunne hentes uten verktøy eller trådløse grensesnitt. Dataene må være i maskinlesbart format og skal ikke inneholde informasjon som kan knyttes til en fysisk person.

#### **Artikkel 5 – Tekniske kontrollbestemmelser**

Denne artikkelen inneholder forskrifter for teknisk kontroll av EDR teknisk kontroll av kjøretøy hvor det skal være mulig å verifisere følgende egenskaper ved kollisjonsdataregistreringssystemet:

Status for korrekt systemdrift ved visuell observasjon av varsellysets status for feil etter aktivering av kjøretøyets hovedbryter og eventuell kontroll av pære. Hvis varsellyset for feil vises i et fellesfelt (området der to eller flere informasjonsfunksjoner/symboler.

**Artikkel 6 - Vedlegg II til forordning (EU) 2019/2144 endres i henhold til vedlegget til denne forordningen.**

#### **Artikkel 7 – Ikrafttredelse og anvendelsesdato**

Denne forordningen trer i kraft 20 dager etter publisering i Den Europeiske Unions Tidende.

Med virkning fra 7. januar 2026 blir det påbudt med EDR i forbindelse med utstedelse av typegodkjenninger. Siste tillatte registreringsdato for tyngre kjøretøy uten EDR m.m. er satt til 7. januar 2029.

Videre inneholder forordningen 1 vedlegg med en tabell som endrer forordning (EU) 2019/2144 når det gjelder virkeområdet for EDR.

#### 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 trafiksikkerhetsanalyser og -tiltak.

### **3. Rettslige konsekvenser**

Sikkerhetsforordning (EU) 2019/2144 - som ved ny forordning utfylles med krav om EDR for tunge kjøretøy - er implementert i bilforskriften, og forordning (EU) 2024/2220 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**

Forordningen vurderes relevant og akseptabel for Norge, men vil også blir forelagt Spesialutvalget for Transport til vurdering.

Forordningen 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 forordningen har vært drøftet.

#### **5. Høringsfrist:**

Statens vegvesen ber om at høringsinstansenes eventuelle kommentarer til forslag til endringer gis **innen 3. mars 2025**.