



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – høringsnotat

Implementering av forordning (EU) 2022/2236

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

Den aktuelle forordningen er:

- **Delegert kommisjonsforordning (EU) 2022/2236 av 20. juni 2022** om endring av vedlegg I, II, IV og V til europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/858 med hensyn til tekniske krav til kjøretøyer produsert i ubegrensede eller små serier, helautomatiske kjøretøyer produsert i små serier og kjøretøyer til særlig bruk, og med hensyn oppdatering av programvare

Forordningen skal etter planen tas inn i EØS-avtalen i juli 2023.

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

Forskriftene 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) 2022/2236

Forordning (EU) 2022/2236 endrer vedlegg I, II, IV og V til forordning (EU) 2018/858 når det gjelder tekniske krav til kjøretøy som produseres i ubegrensede serier, små serier, helautomatiserte kjøretøy som produseres i små serier og kjøretøy for spesielle formål – samt softwareoppdatering. Forordning 2022/2236 medfører en omfattende omstrukturering av vedleggene til 2018/858, se nedenfor.

Artikler

I artikkel 1 fremgår det hvilke vedlegg som er endret i forordning (EU) 2018/858 som følge av ny forordning (EU) 2022/2236:

- Vedlegg I i forordning (EU) 2018/858 endres ved samme vedlegg i denne forordningen.
- Vedlegg II i forordning (EU) 2018/858 endres ved samme vedlegg i denne forordningen.
- Vedlegg IV i forordning (EU) 2018/858 endres ved vedlegg III i denne forordningen.
- Vedlegg V i forordning (EU) 2018/858 endres ved vedlegg IV i denne forordningen.

Artikkel 2 inneholder følgende overgangsbestemmelser

- Med virkning fra 6. juli 2022 skal nasjonale myndigheter nekte å gi EU-typegodkjenning for kjøretøy eller nasjonal typegodkjenning for nye typer kjøretøy, dersom produsenten utfører programvareoppdateringer som f.eks påvirker kjøretøyenes typegodkjente egenskaper etter registrering, dersom disse kjøretøyene etter oppdateringen ikke oppfyller kravene i forordning (EU) 2018/858 som er endret i samsvar med vedlegg II i denne forordningen når det gjelder programvareoppdatering.
- Med virkning fra 6. juli 2022 kan nasjonale myndigheter ikke nekte å gi forlengelse av EU-typegodkjenninger for kjøretøy eller nasjonale typegodkjenninger, dersom produsenten utfører programvareoppdateringer som påvirker kjøretøyenes

typegodkjente egenskaper etter registrering, dersom disse kjøretøyene oppfyller kravene i forordning (EU) 2018/858 som endret i henhold til vedlegg II i denne forordning, når det gjelder programvareoppdatering.

- Med virkning fra 7. juli 2024 skal nasjonale myndigheter, av grunner knyttet til programvareoppdatering, vurdere samsvarssertifikater knyttet til nye kjøretøy som ikke lenger er gyldige i henhold til artikkel 48 i forordning (EU) 2018/858 og forby registrering, omsetning eller ibruktakelse av kjøretøy, dersom produsenten utfører programvareoppdateringer som påvirker kjøretøyets typegodkjente egenskaper etter registrering, dersom kjøretøyene ikke oppfyller kravene i forordning (EU) 2018/858 som endret i henhold til vedlegg II når det gjelder programvareoppdatering.
- Med virkning fra 7. juli 2024 skal nasjonale myndigheter av grunner knyttet til programvareoppdatering nekte å gi EU-typegodkjenning for kjøretøy eller nasjonal typegodkjenning for nye kjøretøytyper, dersom disse kjøretøyene oppfyller ikke kravene i forordning (EU) 2018/858 som endret i henhold til vedlegg II, når det gjelder programvareoppdatering.
- Med virkning fra 7. juli 2024 skal nasjonale myndigheter nekte å gi EU-typegodkjenning for kjøretøy produsert i små serier eller kjøretøy beregnet for spesielle formål, dersom disse kjøretøyene ikke oppfyller kravene i Forordning (EU) 2018/858 som endret i henhold til punkt 2 tabell 1 og punkt 4 i vedlegg II til denne forordning.
- Med virkning fra 7. juli 2026 skal nasjonale myndigheter vurdere samsvarssertifikater for nye kjøretøyer produsert i små serier eller kjøretøy beregnet for spesielle formål som ikke lenger er gyldige ved bruk av artikkel 48 i forordning (EU) 2018/858 og forby registrering, markedsføring og bruk av slike kjøretøy, dersom kjøretøyene ikke oppfyller kravene i forordning (EU) 2018/858 som endret i henhold til punkt 2 tabell 1 og punkt 4 i vedlegg II til denne forordning.
- Med virkning fra 7. juli 2026 skal nasjonale myndigheter, av grunner knyttet til programvareoppdatering, vurdere samsvarssertifikater knyttet til nye ferdigbygde kjøretøy som ikke lenger er gyldige for søknadsformålet i artikkel 48 i forordning (EU) 2018/858 og forby registrering, markedsføring og ibruktakelse av slike kjøretøy dersom de ikke oppfyller kravene i forordning (EU) 2018/858 som endret i samsvar med vedlegg II, med hensyn til programvareoppdatering
- Med virkning fra 7. juli 2029 skal nasjonale myndigheter, av årsaker knyttet til programvareoppdatering, vurdere samsvarssertifikater knyttet til nye etappevis ferdigstilte kjøretøy som ikke lenger gyldige etter artikkel 48 i forordning (EU) 2018/858 - og forby registrering, markedsføring og ibruktaking slike kjøretøy dersom de ikke oppfyller kravene i forordning (EU) 2018/858 som endret i henhold til vedlegg II til denne forskriften, når det gjelder programvareoppdatering

I artikkel 3 fremgår det at forordningen trer i kraft tyvende dagen etter at den har vært offentliggjort i EU-tidende.

Vedlegg

Alle nevnte vedlegg nedenfor har fått endret struktur som følge av forordning (EU) 2022/2236, tilsvarende ny struktur i sikkerhetsforordning (EU) 2019/2144. Mens vedleggene frem til nå har hatt fortløpende, tilfeldig nummering for kravområder fra 1:Støy.. til 72:eCall medfører den nye strukturen et tematisk oppsett med 8 hovedtemaer hvorunder kravområdene (totalt 120 stk p.t.) er logisk innplassert. Denne restruktureringen medfører at det blir lettere å orientere seg i vedleggene. Frem til desember 2024 tillater imidlertid EU at fabrikanter - om ønskelig - dokumenterer etter den *gamle* strukturen, men fra nevnte tidspunkt blir den nye

strukturen påbudt i dokumentasjonssammenheng. I en overgangsperiode vil det derfor bli et tosporet dokumentasjonsregime.

Vedleggene er systematisert i følgende 8 hovedtemaer:

- **A** - Sikringssystemer, kollisjonstest, framdriftsystemets integritet og elsikkerhet ved høyspenning
- **B** - Myke trafikanter, utsyn og synlighet
- **C** - Chassis, bremses, dekk og styreinnetninger
- **D** - Instrumenter i kjøretøyet, elektrisk system, kjøretøyets lyssystemer og beskyttelse mot uautorisert bruk, herunder cyberangrep.
- **E** - Fører- og systematferd
- **F** - Kjøretøyets generelle konstruksjon og funksjon.
- **G** - Avgass, miljøprestasjoner og utslipp
- **H** - Adgang til kjøretøyinformasjon og softwareoppdatering

Endring vedlegg I

I vedlegg 1 er det i del C lagt inn to nye kjøretøybetegnelser i tabellen

- Nytt punkt 5.5 (DF) Link-påhengsvogn: En påhengsvogn med et femte hjul lengst bak som gjør det mulig å trekke ytterligere en påhengsvogn.
- Nytt punkt 5.6 (DG) Link-slepevogn med dragstang: En slepevogn med dragstang med ett femte hjul lengst bak som gjør det mulig å trekke ytterligere en påhengsvogn.

Bakgrunnen for at disse er lagt til er for å imøtekomme kravene som fremgår av forordning 2022/1362 om aerodynamiske innretninger på kjøretøyklasse O for å minske CO2 utslippene fra kjøretøyet som trekker hengerne.

Endringer i vedlegg II

Vedlegg II til forordning 2018/858 er totaloppdatert med nye henvisninger – i dette tilfelle er det henvist til sikkerhetsforordning 2019/2144 som trådte i kraft 1. juli 2022.

I tillegg 1 til vedlegg II er det en oppdatert oversikt over forordninger når det gjelder EU-typegodkjenning av kjøretøy som fabrikkeres i små serier jf. artikkel 41 i forordning (EU) nr. 2018/858 ved at det henvises til sikkerhetsforordning (EU) 2019/2144

Endring i vedlegg III

Henvisningene i dette vedlegget er oppdatert ved at det henvises til forordning (EU) 2019/2144.

Endringer i vedlegg V

I vedlegg IV er antallet helautomatiserte kjøretøy som kan godkjennes i små serier regulert, hvor antallet f.o.m. 6. desember 2022 er 1500. for kjøretøy i kategori M og N

2. Rettslige konsekvenser

Forordningen som endres (2018/858) er implementert i bilforskriften. Forordning (EU) 2022/2236 vil bli implementert i samme forskrift, dels i §1-4 og dels som nytt vedlegg 5.

Som nevnt over medfører 2022/2236 en ny struktur i vedleggene til rammeforordning 2018/858. Denne strukturen er allerede gjennomført i sikkerhetsforordning (EU) 2019/2144. Etter denne strukturen systematiseres kravområdene i vedleggene etter tema ((foreløpig)

bokstavene A1-H2), og ikke (som tidligere) med fortløpende nummerering. Det jobbes for øvrig med en redaksjon av de øvrige vedleggene til bilforskriften per juni 2023. Når dette arbeidet er slutført (tentativt ila 2023) vil de øvrige vedleggene i bilforskriften få ny struktur.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser

Som følge av den nye vedleggsstrukturen vil bransje / andre som skal dokumentere ulike tekniske krav måtte forholde seg til en ny struktur. Som tidligere nevnt vil den nye strukturen bli påbudt å følge fra ca desember 2024.

For øvrig vurderes det at implementeringen av forordningen ikke får administrative eller økonomiske konsekvenser for private eller offentlige myndigheter i Norge av betydning utover det som må gjøres for å implementere rettsakten i norsk regelverk.

4. Andre opplysninger

Forordningen er blitt vurdert relevant og akseptabel for Norge av Statens vegvesen. Forordningen går etter EFTA's hurtigprosedyre og blir da ikke forelagt Spesialutvalget for Transport for vurdering. Forordningen blir som nevnt mest sannsynlig tatt inn i EØS-avtalen i juli 2023.

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 16. august 2023**.