



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Implementering av forordningene (EU) 2019/2144 – gjelder sikkerhetskrav for bil og tilhenger til bil

Høring om forslag til endringer i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften)

Statens vegvesen
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
15. mai 2020

0. Innledning og oversikt

Statens vegvesen sender med dette forslag til endring i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften) på offentlig høring.

Bakgrunnen for endringene er at EU har vedtatt en ny forordning, som Norge i henhold til EØS-avtalen er forpliktet til å implementere i norsk regelverk.

De vedtatte forordningene er:

- **Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/2144** av 27. november 2019 om krav til typegodkjenning av motorkjøretøyer og deres tilhengere, og systemer, komponenter og uavhengige tekniske enheter for slike kjøretøyer, når det gjelder generell sikkerhet og beskyttelse av personer i kjøretøyet og sårbare trafikanter, og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/858 og oppheving av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 78/2009, (EF) nr. 79/2009, og (EF) nr. 661/2009, og kommisjonsforordning (EF) nr. 631/2009, (EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 og (EU) 2015/166

Forordningen er foreløpig ikke tatt inn i EØS-avtalen, og det tas forbehold om at dette blir gjort.

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.

1. Implementering av forordning (EU) 2019/2144

Forordningen omhandler oppdaterte tekniske krav samt nye sikkerhetsfunksjoner for biler, busser, lastebiler og tilhengere. Denne forordningen erstatter sikkerhetsforordning (EF) nr. 661/2009. De nye kravene blir gradvis innfaset i perioden 2022 til 2024.

Bakgrunnen for ny sikkerhetsforordning er at nedgangen i dødsfall / hardt skadde i Europa har stagnert. Ifølge Kommisjonen har det ikke vært betydelig reduksjon i antall trafikkulykker siden 2013. I noen medlemsstater er det reduksjon av trafikkulykker, mens det i andre medlemsland er en økning i antall trafikkulykker. For å forbedre trafikksikkerheten mener Kommisjonen at det er behov for nye obligatoriske krav til avanserte førerstøttesystemer og bedre krav for beskyttelse av myke trafikanter. Målet er å redusere antall døde og alvorlig skadde, enten ved at ulykker unngås eller kjøretøyet er konstruert for å redusere omfanget av ulykkene.

Forordningen inneholder derfor en rekke krav til sikkerhetsfunksjoner for kjøretøyer, bl.a. støttesystemer for hastighetstilpasning, varslingssystemer for uoppmerksomme/trøtte sjåførere, ryggevarsler, samt gjøre det enklere å montere alkohollås.

Personbiler, lastebiler og busser skal være utstyrt med en "event data recorder" som skal brukes i forbindelse med utredning av ulykker. Lastebiler og busser skal være utstyrt med et deteksjons- og varslingsystem for andre trafikanter som er i nærheten av kjøretøyet. Videre er EU-direktiver og forordninger erstattet med henvisning til ECE-regulativer. Kommisjonen skal også kunne vedta utfyllende bestemmelser gjennom delegerede forordninger samt nødvendige gjennomføringsrettsakter.

Forordningen innebærer også en økt mulighet for å utvikle bestemmelser for automatiserte kjøretøyer. Forslaget er en del av kommisjonens tredje mobilitetspakke, som ble presentert 17. mai 2018

I tillegg tilpasses kravene til ny rammeforordning (EU) 2018/858, som trer i kraft 1. september 2020.

Artikkel 1,2, og 3 omhandler virkeområdet og definisjoner.

Artikkel 4. Generelle forpliktelser og krav

Artikkelen pålegger fabrikanten en lang rekke krav når det gjelder dokumentasjon for at kravene ved typegodkjenning er oppfylt. Kommisjonen får fullmakt til å vedta delegerede rettsakter for å oppdatere henvisningene til ECE-regulativene, samt sikre et høyt nivå for passasjerer og myke trafikanter.

Forordningens vedlegg I inneholder tekniske krav hvor det er henvist til ECE-regulativer. Forordningens vedlegg II inneholder krav til bl.a. førerstøttesystemer, kjøretøyets utforming mht. myke trafikanter, bremses, dekk, styring. Vedlegg III inneholder endringer av forordning 2018/858 vedlegg II. Vedlegg IV inneholder overgangsbestemmelser for dekk

Artikkel 5 har krav om at alle kjøretøyer inkl. tilhengere skal være utstyrt med dekkovervåkningssystem.

Artikkel 6 inneholder krav som gjelder alle biler (alle M og alle N):

- Intelligent Speed Assistance (ISA) - system som skal gi varsel til føreren ved at gasspedalen blir tyngre ved overskridelse av gjeldende hastighet.
- Alkolås - klargjøring for montering av alkolås (standard tilkoblingspunkt)
- Førerovertvåkning - kontroll av førerens oppmerksomhet (øyekontroll, for å unngå innsøvning)
- Avansert deteksjon ved uoppmerksomhet - biler vil ta over styringen hvis bilen kommer ut av kjørebanelen.
- Nødbremselys - "flash" lys ved hard oppbremsing.
- Ryggevarsler
- Event/Accident Data Recorder (EDR) - 'black box' som registrerer viktige parametre knyttet til kjøringen og skal være slik konstruert at de data som registreres og lagres før og etter en kollisjon, skal omfatte kjøretøyets hastighet, oppbremsing, posisjon og plassering på veien. Videre er det krav om at den ikke skal kunne frakobles. Videre skal opptakene lagres slik at de er i et lukket system (dvs. at dataene lagres i bilen) og at de innsamlede opplysninger er anonymisert og sikret mot misbruk og manipulasjon.

Artikkel 7 inneholder krav som bare gjelder personbil og varebiler (M1 og N1)

- Nødbremsesystem steg 1 - detektorer som identifiserer kjøretøy i fart og stillestående objekt foran kjøretøyet
- Nødbremsesystem steg 2 - detektorer som oppdager gående og syklister foran kjøretøyet.
- Kjørefeltassistanse - system som forhindrer at bilen forlater kjørebane.
- Krav til AEBS (automatisk nødbremsesystem) og LDWS (feltskiftevarsler).
- Kjøretøyets utforming foran - skal ivareta myke trafikanter ved ev. påkjørsel

Artikkel 8 inneholder krav om at systemer for frontalbeskyttelse som er på markedet skal inneholde en liste over hvilke kjøretøytyper, -varianter og -versjoner som de er typegodkjent for.

Artikkel 9 inneholder krav som bare gjelder for buss og lastebiler (M2, M3, N2 og N3):

- Krav til AEBS (automatisk nødbremsesystem) og LDWS (feltskiftevarsler).
- System for å oppdage myke trafikanter foran og på siden av kjøretøyet
- Bedre sikt fra førerplassen
- Buss klasse 1 skal være konstruert for å lette atkomsten for funksjonshemmede.
- Kjøretøyer i kategoriene M2, M3, N2 og N3 skal utformes og konstrueres på en slik måte at myke trafikanter blir mer direkte synlige fra førersetet (ved å minimere dødvinklene i førerens synsfelt)
- Kjøretøyer i kategori M2 og M3, med flere enn 22 passasjerplasser ut over føreren, og som er innrettet med ståplasser for å gi mulighet for hyppig inn- og utstigning, skal være konstruert og fremstilt slik at de er tilgjengelige for bevegelseshemmede, herunder rullestolbrukere

Artikkel 10 inneholder krav til hydrogenkjøretøy.

Artikkel 11 inneholder bl.a. følgende krav til helautomatiserte systemer.

- System som tar over førerens kontroll over kjøretøyet, inkludert styring, gassing og bremsing av kjøretøyet
- System som gir sanntidsdata til kjøretøyet om tilstanden til kjøretøyet og dets omgivelser
- Overvåke sjåførens beredskap (for å overta kjøreoppgaven)
- Enhet som logger viktige parametre i forbindelse med en ev. kollisjon (ulykkesdataopptaker)
- Harmonisert format for datautveksling, for eksempel for å muliggjøre platooning (kolonnekjøring) med kjøretøy av forskjellige merker
- Systemer for å gi andre trafikanter sikkerhetsinformasjoner.

Kommisjonen kan vedta utfyllende regelverk i forhold til bl.a. artiklene 6, 7, 9 og 11. Slikt regelverk skal offentliggjøres minst 15 måneder før de datoer som fremgår av forslaget vedlegg II.

Artikkel 12 Gir adgang til Kommisjonen til å vedta delegerte forordninger jfr. artikkel 4, som bl.a. gjelder oppdateringer av ECE-regulativer

Artikkel 13 inneholder bestemmelser om at TCMV skal kunne bistå Kommisjonen ved utarbeidelse av delegerte forordninger.

Artikkel 14. Beskriver at Kommisjonen hvert femte år skal legge frem en evalueringsrapport til EU-parlamentet om status av støttesystemer og om disse fungerer etter hensikten.

Artikkel 15 Inneholder overgangsbestemmelser vedr. utstedte typegodkjenninger

Artikkel 16 beskriver gjennomføringsdatoer for de ulike sikkerhets- og støttesystemer. I artikkelens pkt. b henvises det til vedlegg II i forordningen, hvor det fremkommer at kravene gradvis fases inn i perioden 2022 - 2026

Artikkel 17 endrer bilag II i forordning (EU) nr. 2018/858 slik at den blir i overenstemmelse med bilag III i denne forordningen.

Artikkel 18 opphever forordning (EF) nr. 78/2009, (EF) nr. 79/2009, og (EF) nr. 661/2009 samt forordning (EF) nr. 631/2009, (EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 og (EU) 2015/166 oppheves med virkning fra anvendelsesdatoen for denne forordning.

Henvisninger til forordning (EF) nr. 78/2009, (EF) nr. 79/2009 og (EF) nr. 661/2009 leses som henvisninger til denne forordning.

Artikkel 19 fastsetter at forordningen skal tre i kraft 5. juli 2022.

Ikrafttredelse

Forordningen trer i kraft 5. juli 2022. Av forordningens vedlegg II fremgår det hvilke krav som trer i kraft når for de ulike kjøretøygruppene. Dette skjer i perioden 2022 til 2026, i tre faser:

Fase 1 - som bl.a. inneholder krav til AEBS, ISA, LDWS, EDR for M1/N1 - trer i kraft i juli 2022.

Fase 2 - som bl.a. inneholder krav til AEBS med fotgjenger-/syklistdeteksjon trer i kraft i juli 2024.

Fase 3 – som bl.a. inneholder krav til EDR for M2, M3, N2 og N3 trer i kraft i januar 2026

I henhold til vedlegg III vil krav til dekk - ECE-reg.117 - tre i kraft 30 april 2023.

Rettsakten ble vedtatt 27. november 2019, publisert i EU-tidende 16. desember 2019 og kom til anvendelse i EU fra 5. januar 2020.

2. Økonomiske og administrative konsekvenser

Kommisjonen mener at det ikke vil bli betydelige merkostnader for medlemstatene, da de nye kravene vil være en del av den eksisterende typegodkjenningsordningen.

Forordningen forventes imidlertid å føre til økte kostnader for produsentene. Kostnadsøkningen for bilprodusentene er beregnet til 516 euro for personbil, 521 euro for varebil, 970 euro for buss og 1.013 euro for lastebil. Imidlertid forventes kostnadsøkningen å falle over tid. Kommisjonen har i sin konsekvensanalyse fremhevet at erfaring viser at det ikke er sannsynlig at fullprisen blir overført til sluttbrukere, men at det kan bli høyere kostnader for reparasjoner.

For Norge vil det ikke bli administrative kostnader utover det som gjelder implementering av forordningen i norsk forskrift. Økonomiske og administrative konsekvenser vil dekkes innenfor gjeldende budsjettammer

3. Rettslige konsekvenser for Norge

Forordning 2019/2144 vil bli implementert i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften). Forskriften vil fra ca 1. juli 2020 bli erstattet av en «ny» bilforskrift i forbindelse med implementeringen av rammeforordning (EU) 2018/858.

4. Andre opplysninger

Forordningen har blitt vurdert relevant og akseptabel av Spesialutvalget for Transport. Forordningen vurderes å henhøre under Gruppe 2 (rettsakter som krever forskriftsendring og som ikke griper inn i norsk handlefrihet.)

Norge har deltatt i internasjonale fora (TCMW/MVWG) der forordningen har vært drøftet.

5. Høringsfrist:

Statens vegvesen ber om at høringsinstansenes eventuelle kommentarer til forslag til endringer gis **innen onsdag 15. juli 2020.**