



**Statens vegvesen**

## Vedlegg 1 – høringsnotat

# Implementering av forordningene (EU) 2020/1812, 2021/133, 2021/1244 og 2021/1445, som gjennomfører og utfyller typegodkjenningsforordning (EU) 2018/858

Høring om forslag til endringer i *forslag til ny bilforskrift*<sup>1</sup> som fra ca februar 2022 erstatter forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften).

Statens vegvesen  
Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
22. november 2021

---

<sup>1</sup> Forslag til ny bilforskrift ble sendt på [høring](#) februar 2020, med [tilleggshøring](#) utsendt oktober 2021. Ny bilforskrift vil implementere rammeforordning (EU) 2018/858, med estimert ikrafttredelsesdato ca februar 2022.

## **0. Innledning og oversikt**

Statens vegvesen sender med dette forslag til endring i *forslag til ny bilforskrift* på offentlig høring. Bakgrunnen er at EU har vedtatt fire nye forordninger som Norge etter sine EØS-rettslige forpliktelser er pålagt å implementere.

De aktuelle forordningene er:

- **Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2020/1812 av 1. desember 2020** om fastsettelse av regler for online informasjonsutveksling og notifikasjon av EU-typegodkjenning i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/858
- **Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2021/133 av 4. februar 2021** om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/858 med hensyn til standardskjema, struktur og utvekslingsmåter for samsvarssertifikat i elektronisk format
- **Delegert kommisjonsforordning (EU) 2021/1244 av 20. mai 2021** om endring av vedlegg X til europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/858 med hensyn til standardisert tilgang til opplysninger fra kjøretøyers egendiagnosesystem og opplysninger om reparasjon og vedlikehold, og krav og prosedyrer for tilgang til opplysninger om kjøretøyers sikkerhet
- **Delegert kommisjonsforordning (EU) 2021/1445 av 23. juni 2021** om endring av vedlegg II og VII til europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/858

Forordningene, heller ikke rammeforordning (EU) 2018/858, er foreløpig tatt inn i EØS-avtalen, og det tas regelmessig forbehold om at dette blir gjort. Det er imidlertid sannsynlig at så skjer i februar 2022.

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

Forskriftene finnes på internettsiden [www.lovdata.no](http://www.lovdata.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) 2020/1812**

I henhold til artikkel 12, pkt.4 i forordning (EU) 2018/858 skal medlemslandene fra den 1. september 2022 bruke et felles, elektronisk informasjonsutvekslingssystem for EU-typegodkjenninger. Systemet skal sikre at oversikt over EU-typegodkjenninger som er utstedt, avslått eller tilbakekalt - samt en oversikt over tekniske prøveinstanser som har utført testene for de respektive EU-typegodkjenningene for kjøretøy, system eller komponenter - kan gjøres offentlig tilgjengelig.

I artikkel 27 i forordning (EU) 2018/858 fremgår det at godkjenningsmyndigheten skal bruke samme system - ETAES (European Type Approval Exchange System) - for utveksling av opplysninger knyttet til typegodkjenninger. For å beskytte fortrolige opplysninger er det satt krav til hvem som skal ha tilgang til opplysningene.

Forordning (EU) nr. 2020/1812 består av 5 artikler og inneholder mer spesifikke krav til sikker informasjonsutveksling mellom medlemslandene når det gjelder informasjon knyttet til typegodkjenninger. Som eksempel nevnes:

- I artikkel 1 er det bestemt at ETAES (European Type Approval Exchange System) skal brukes for å sikre at informasjonsutvekslingen er trygg siden mange av opplysningene er fortrolige.
- Artikkel 2 inneholder ulike sikkerhetsforanstaltninger, bl.a. krav til kryptering
- Artikkel 3 beskriver nærmere selve prosedyrene for utveksling av typegodkjenningsopplysninger
- I artikkel 4 er det beskrevet hvordan opplysningene om typegodkjenninger og tekniske prøveinstanser skal gjøres offentlig tilgjengelig.

Rettsakten ble vedtatt 1. desember 2020 og kommer til anvendelse i EU 22. desember 2021.

## **2. Implementering av Kommisjonsforordning (EU) 2021/133**

Kommisjonsforordning 2021/133 omhandler elektronisk samsvarssertifikat, og utfyller europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/858 om godkjenning og markedsovervåkning av kjøretøy m.m.

Fra 2026 fritas produsenten fra sin forpliktelse til å utstede samsvarssertifikat i papirformat for å følge hvert kjøretøy. Produsenten skal heretter gjøre samsvarssertifikatet tilgjengelig som strukturerte data i elektronisk format i samsvar med forordning 2018/858. Det pålegges produsentene å stille typesertifikatet tilgjengelig for godkjenningsmyndigheten som har gitt typegodkjenning av et helt kjøretøy som strukturert elektroniske data i samsvar med gjennomføringsrettsaktene. Dette skal skje kostnadsfritt og uten unødig forsinkelse etter produksjonsdatoen for kjøretøyet.

Forordningen pålegger i den sammenheng medlemstatene å bygge og strukturere sine datanettverk på en slik måte at de kan motta informasjon om samsvarssertifikatene som strukturerte data i elektronisk format i samsvar med bestemmelsene. Forordningen pålegger godkjenningsmyndigheten å bruke det europeiske informasjonssystemet for kjøretøy og førerkort (Eucaris) for elektronisk overføring/utveksling av informasjon i samsvarssertifikatet i tråd med forordning (EU) 2018/858. Da Eucaris allerede er et kjent verktøy for medlemsstatene, og nettopp er utviklet av og for offentlige etater for å utveksle informasjon om kjøretøy og førerkort, er det naturlig at denne benyttes for utveksling av elektronisk samsvarssertifikat også.

Det er viktig å sikre at opplysningene som kreves for samsvarssertifikat fortsatt opprettholder de samme kravene til sikkerhet og harmonisering. For å ivareta sistnevnte krever EU-kommisjonen gjennom forordning 2021/133 at formatet og strukturen til dataelementene i typesertifikatene er basert på skjemastrukturen og prinsippene for «Extensible Markup Language» (XML). Videre krever forordningen at produsenten og godkjenningsmyndigheten bruker standardiserte «innledende kjøretøyinformasjonsmeldinger» (IVI) som er utviklet av Eucaris-parten, og som er utpekt for å utføre operasjoner for å utveksle typesertifikatene som strukturerte data i elektronisk format. IVI meddelelsene skal inneholde alle opplysningene som gjelder for papirformat samsvarssertifikat (CoC) i forordning 2018/858.

Det er nødvendig med forutberegnelighet for partene med hensyn til endringer av dataelementer, både med hensyn til ettergåelse og at kvaliteten av disse elementene ikke svekkes. For endringer av dataelementene skal det derfor følges en bestemt fremgangsmåte.

Den innebærer at forumet for utveksling av informasjon om håndhevelse ("Forumet" - ref. artikkel 11 i forordning 2018/858) skal konsulteres først. Forumet skal deretter underrette den utpekte Eucaris-parten for drift av endringer i spesifikasjoner til dataelementer for originalt samsvarssertifikat (Coc). Den utpekte parten skal foreta nødvendige endringer i IVI-meldingene innen tre måneder etter publiseringsdatoen i EU-tidende for endringer i originalt samsvarssertifikat (Coc).

Forumet og kommisjonen skal informeres om utgivelsesdatoene for de endrede versjoner av IVI-meldingene årlig. Kommisjonen skal formidle den endrede versjonen av IVI-meldingene og Eucaris årlige planlagte utgivelsesdatoer til forumet.

Godkjenningmyndighetene, markedsovervåkingsmyndighetene, registreringsmyndighetene i medlemsstatene og produsentene skal implementere den endrede versjonen av IVI-meldingene i sine respektive systemer innen tolv måneder etter publiseringsdatoen i EU-tidende for endringene. til samsvarssertifikatet i papirformat nevnt i artikkel 36 nr. 1 i forordning (EU) 2018/858.

Samsvarssertifikatene som produsentene stiller til rådighet, skal være basert på de nyeste IVI-meldingene.

#### Økonomiske og administrative konsekvenser knyttet til forordning 2021/133

Tekniske data for 75-80 % av alle kjøretøy som registreres i Norge skjer gjennom elektronisk innmelding av samsvarssertifikater og hvor data i denne sammenstilles med data fra den nasjonale typegodkjenningdatabasen i Autosys kjøretøy. Det er i overkant av 100 norske produsenter og importører av kjøretøy som har tilrettelagte systemer for innsending av elektroniske samsvarssertifikater på et særskilt norsk dataformat.

Innføring av forordning 2021/133 endrer hele verdikjeden i datafangsten for samsvarssertifikater i forhold til dagens løsninger. Det endrer blant annet dataformatet for samsvarssertifikatet, overføringsløsningene og datastrukturer i Autosys kjøretøy og de norske bransjeaktørens systemløsninger, roller og ansvar i verdikjeden.

Med forordning 2021/133 blir data fra samsvarssertifikatene i større grad hovedkilden for tekniske data for kjøretøy som registreres i Norge. Når samsvarssertifikatene skal hentes ned ved bruk av Eucaris betyr det at Statens vegvesen, som godkjenning- og registreringsmyndighet, vil vi få data mer direkte fra kjøretøyprodusentene og ikke lenger via de norske importørene.

Alle de norske bransjeaktørene vil måtte gjøre endringer i sine systemer. Disse aktørene vil fortsatt skulle initiere at kjøretøy skal registreres i Norge, men da i en litt annen rolle og med et annet datasett.

Statens vegvesen er i gang for å tilpasse systemene til å ta imot samsvarssertifikater med det foreskrevne XML-formatet, IVI. Det er betydelige endringer som nå gjennomføres i Autosys kjøretøy. Det å legge om fra å motta samsvarssertifikatene elektronisk fra de norske bransjeaktørene til at Statens vegvesen skal hente de ned ved bruk av Eucaris krever ytterligere betydelige endringer i Autosys kjøretøy de nærmeste årene. Dette forutsetter at utviklingen blir godt koordinert med de norske bransjeaktørene slik at de også blir klare i tide. En så vidt omfattende omlegging med så mange aktører er også svært ressurskrevende og vil ta en del tid.

Den nye prosessen vil også kreve nye mekanismer for kvalitetskontroll av data gitt at vi i større grad baserer registrering av kjøretøy på produsentenes tekniske data.

Norske kjøretøyprodusenter vil også måtte tilpasse seg til å kunne generere IVI-data for sine kjøretøy og få de lastet opp til en database tilknyttet Eucaris, spesielt hvis de skal registrere kjøretøy i andre EU/EØS-land.

Hvis Norge skulle utstede EU-typegodkjenninger vil vi være forpliktet til å ha etablert en løsning hvor produsentene kan laste opp sine samsvarssertifikater og hvor vi gjør de tilgjengelig for andre medlemsstater.

Rettsakten ble vedtatt 04. februar 2021 og skal tre i kraft i EU 1. januar 2023.

### **3. Implementering av Kommissjonsforordning (EU) 2021/1244**

Forordning (EU) nr. 2021/1244 endrer rammeforordning (EU) 2018/858 og inneholder krav og prosedyrer om at uavhengige aktører skal få tilgang til kjøretøyets reparasjons- og vedlikeholdsinformasjon via kjøretøyets OBD-uttak. Nevnte informasjon inkluderer opplysninger som er viktig for kjøretøyets sikkerhet og må derfor begrenses til uavhengige operatører som oppfyller kravene som fremgår i denne forordningen.

I henhold til artikkel 61 nr. 2 i forordning (EU) 2018/858 fremgår det at kjøretøyprodusenter skal gi tilgang til OBD-informasjon om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer på deres egne nettsider i henhold til nærmere angitte standarder.

Forordningen endrer vedlegg X til forordning 2018/858 ved at det innføres bestemmelser om at fabrikanter skal gjøre informasjon via OBD tilgjengelig for uavhengige aktører. I vedlegg X til forordning 2018/858 er det tilføyd et nytt tillegg 3 hvor det er stilt krav om at uavhengige aktører skal kunne akkrediteres i henhold til forordning (EU) 765/2008 for å få tilgang til OBD- informasjon. Videre inneholder tillegget hvilken fremgangsmåte som skal brukes for å få denne godkjenningen. Tilgangen må fornyes hvert femte år.

For å få tilgang til OBD-informasjon er det bl.a. krav om at uavhengige aktører som skal ha tilgang til denne type informasjon ikke må reklamere med at de tilbyr reparasjon eller vedlikehold som vil ha en negativ innvirkning på kjøretøyets utslipp, for eksempel montering av systemer for manipulering av avgassdata på kjøretøyene. Informasjonen må være tilgjengelig uansett hvilken type fremdrift kjøretøy har. Derfor er det presisert at OBD-tilgang ikke bare gjelder for biler som har obligatoriske utslippsrelaterte krav, men også vil gjelde eksempelvis elbiler.

Når godkjenning av den uavhengige aktøren foreligger, skal kjøretøyfabrikanten gi godkjente aktører adgang til sikkerhetsrelaterte reparasjons- og vedlikeholdsinformasjon for kjøretøyet.

Rettsakten ble vedtatt 20. mai 2021 og kommer til anvendelse i EU 30. juli 2023.

### **4. Implementering av Kommissjonsforordning (EU) 2021/1445**

Kommissjonsforordning (EU) 2021/1445 medfører visse mindre endringer av vedlegg II og VII til rammeforordning (EU) 2018/858 grunnet den teknologiske og lovgivningsmessige utvikling.

Vedlegg II inneholder de tekniske kravene som må være oppfylt ifm godkjenning av kjøretøyer, systemer, komponenter og separate tekniske enheter. Endringene består i all hovedsak av oppdateringer/presiseringer, bl.a. til oppdaterte ECE-endringsserier. I tillegg tilføyes ny linje 41B, som omhandler "lisens til CO2-simuleringsverktøy (tunge kjøretøy)".

Vedlegg VII inneholder en liste over de spesifikke kravområder der en fabrikant kan utpekes som teknisk prøveinstans. Som følge av 2021/1445 blir ny linje 46B: Rullestandsbestemmelse føyd til listen i vedlegg VII.

Rettsakten ble vedtatt 23. juni 2021 og kom til anvendelse i EU 26. september 2021.

## **5. Rettslige konsekvenser**

Alle forordningene henger sammen med (utfyller/gjennomfører) rammeforordning (EU) 2018/858. Rammeforordningen avventer per november 2021 innlemmelse i EØS-avtalen, og i påvente av det er den inntil videre inntatt som en overgangsbestemmelse i bilforskriften § 3. Rammeforordningen (og de fire, tilhørende forordningene) vil bli implementert samlet i *ny bilforskrift* når rammeforordningen har gått gjennom i EØS-komiteen, estimert til februar 2022. Konkret vil forordningene bli gjennomført i den nye forskriftens § 1-4 og vedlegg 1. i samme bestemmelse. Innen utløpet av 2021 vil sannsynligvis 'ny bilforskrift' bli vedtatt, og forordning 2021/133 vil da bli implementert i den nye forskriften.

## **6. Økonomiske og administrative konsekvenser**

Når det gjelder forordningene 2020/1812, 2021/1244 og 2021/1445 så antas implementeringen av disse ikke å få økonomiske konsekvenser av betydning for private eller offentlige myndigheter i Norge. De vil heller ikke medføre administrative konsekvenser utover det som må gjøres for å endre forskriften.

## **7. Andre opplysninger**

Rettsaktene er vurdert relevante og akseptable av Statens vegvesen.

Forordningene følger ikke EFTAs hurtigprosedyre (fast-track) siden de viser til en rettsakt som ennå ikke er innlemmet i EØS-avtalen. Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet har imidlertid blitt enige om at slike rettsakter likevel ikke forelegges EØS Spesialutvalget for transport til vurdering. Videre vil Statens vegvesen foreta vurderingen av om rettsakten er relevant og akseptabel.

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

Norge har deltatt i TCMV (EU's Technical Committee for Motor Vehicles), der forordningene har vært drøftet.

## **8. Høringsfrist:**

Statens vegvesen ber om at høringsinstansenes eventuelle kommentarer til forslag til endringer gis **innen torsdag 13. januar 2022**.