



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – høringsnotat

Implementering av forordning (EU) 2022/1426

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
30. januar 2024

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:

- **Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2022/1426** av 5. august 2022 om fastsettelse av regler for anvendelse av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/2144 når det gjelder ensartede prosedyrer og tekniske spesifikasjoner for typegodkjenning av motorvogner med hensyn til automatisert kjøresystem (ADS) for helautomatiserte motorvogner

Forordningen blir etter planen tatt inn i EØS-avtalen den 2. februar 2024.

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) 2022/1426

EU's sikkerhetsforordning (EU) 2019/2144 gir rammen for en rekke nye sikkerhetskrav som blir påbudt i kjøretøy (bil) i årene 2022-2026, og forordning (EU) 2022/1426 gir nærmere retningslinjer/krav til automatiserte kjøresystemer.

I artikkel 3 i sikkerhetsforordning (EU) 2019/2144 defineres et helautomatisert kjøretøy som en motorvogn som er "konstruert og bygget for å bevege seg selvstendig uten overvåkning fra føreren". Gjennomføringsforordning (EU) 2022/1426 fastsetter enhetlige prosedyrer og tekniske spesifikasjoner når det gjelder typegodkjenning av automatiserte kjøresystemer (Automated Driving Systems, ADS) i helautomatiserte kjøretøy. Forordningen gjelder for slike kjøretøy som skal settes på markedet i EU, med hovedfokus på sikkerhet som begrunnelse.

Avgrensning

Utenfor definisjonen og virkeområdet faller følgelig kjøretøy som ikke er helautomatisert, dvs. kjøretøy der fører fortsatt har ansvar for kjøringen. Imidlertid *kan* også helautomatisert kjøretøy ha plass for ordinær fører, såkalt 'dual mode-kjøretøy'. Disse kan kjøres i manuell modus eller helautomatisert modus. Slike kjøretøy regnes som helautomatiserte, og må godkjennes etter regelverket for helautomatiserte kjøretøy.

De fleste moderne kjøretøy er utstyrt med førerstøttesystemer, f.eks. intelligent cruisekontroll, filholdersystemer, filskiftsystemer, nødbremsesystem, antitrøtthetssystem, osv. Disse er – som ordet tilsier – støtte for den *fysiske* sjåføren i kjøretøyet, og må derfor ikke forveksles med helautomatiserte kjøretøy som denne forordningen regulerer.

Om automatiseringsnivåer – foreløpig begrensning

I dagligtale og i presse refereres det ofte til SAE-standard for automatiseringsnivåer. SAE-standarden går fra 0-5, der høyere tall angir høyere nivå av automatisering. Det er viktig å merke seg at forordningen selv ikke opererer med (eller refererer til) SAE-standarden. Imidlertid vil godkjenningen av kjøretøy etter forordning 2022/1426, slik den lyder per januar 2024, være begrenset til et forhåndsdefinert område eller rute, og dermed kan anses å tilsvare SAE-standard med automatiseringsnivå 4. (Først når forordningen tillater godkjenning for kjøring 'over alt' – ikke lenger begrenset til 'forhåndsdefinert område'- vil godkjenninger etter forordningen *tilsvare* automatiseringsnivå 5).

Inntil videre er det kun mulig å få *EU-enkeltgodkjenning* eller *EU-typegodkjenning av M og N-kjøretøy fremstilt i små serier* iht. dette regelverket. EU-enkeltgodkjenning innebærer godkjenning av enkeltkjøretøy, hvor godkjenningen vil være gyldig innenfor EØS. (De tekniske kravene for enkeltgodkjenning vil inntil videre være de samme som for typegodkjenning i små serier). EU-typegodkjenning av små serier vil si at det kan registreres inntil 1500 kjøretøy i året innenfor EØS. Kommisjonen har imidlertid som mål å kunne fastsette regelverk for slike kjøretøy i ubegrenset antall innen juli 2024. Hittil har ingen kjøretøy blitt typegodkjent i henhold til gjennomføringsforordningen i Norge eller - så langt det er kjent - i resten av Europa.

Før man kan ta kjøretøy med godkjenning etter denne forordningen i bruk i Norge må det søkes om tillatelse for konkrete strekninger, se mer om dette nedenfor.

Nærmere om forordning 2022/1426 – artikler og vedlegg

Artikler

Mens omfanget av denne forordningen forventes å utvides i fremtiden, er den inntil videre begrenset til følgende "bruksscenarier":

I artikkel 1 fremgår følgende bruksscenarier samt godkjenningsmåter.

- Helt automatiserte kjøretøy som opererer i et forhåndsdefinert område i by- eller forstadsområde.
- Helt automatiserte kjøretøy eller dual mode-kjøretøy som opererer på en forhåndsdefinert rute med faste start- og slutt punkter, som kan inkludere by-, forstads- eller motorveiområder.
- (Dual mode-kjøretøy med en fullstendig automatisk kjøremodus for parkeringsapplikasjoner innenfor forhåndsdefinerte parkeringsfasiliteter) – krav ikke regulert per januar 2024.

Produsenter kan inntil videre søke om typegodkjenning av små (jf. 2018/858 art 41) serier eller EU-enkeltgodkjenning (jf. 2018/858 art 44) i henhold til denne reguleringen for det automatiserte kjøresystemet i kjøretøy som er definert i artikkel 2(3) i forordning (EU) 2018/858, forutsatt at disse kjøretøyene oppfyller de spesifikke kravene som er fastsatt i 2022/1426.

Artikkel 2 inneholder oversikt over 35 viktige definisjoner som er inkludert i forordningen. Definisjonene utdyper nøkkelbegrep som er relevante for reguleringen av automatiserte kjøretøyer og deres kjøresystemer.

De mest sentrale definisjonene er "automatisert kjøresystem (ADS)", "operasjonelt designdomene (ODD)", "dynamiske kjøreoppgaver (DDT)", "minimal risiko manøver (MRM)", "minimal risiko tilstand (MRC)", "feil", "driftssikkerhet", og mange andre viktige begreper som er avgjørende for å regulere og evaluere sikkerheten til automatiserte kjøretøyer.

Disse definisjonene er viktige for å etablere et enhetlig rammeverk for regulering og vurdering av automatiserte kjøretøyer, og de legger grunnlaget for hvordan myndigheter og fabrikanter kan samarbeide om å ivareta sikkerheten til slike kjøretøyer i ulike brukssituasjoner. For å gjøre en sikkerhetsvurdering av det automatiske kjøresystemet er produsentens beskrivelse av sikkerhetskonseptet «safety concept» sentralt.

Artikkel 3 inneholder administrative bestemmelser og tekniske spesifikasjoner for typegodkjenning av automatiserte kjøresystemer i helautomatiserte kjøretøy. Produsent skal beskrive det automatiske kjøresystemet i henhold til Appendix I. Kravene til systemets ytelser er beskrevet i Appendix II.

Dette sikrer at de nødvendige opplysningene blir vurdert grundig i godkjeningsprosessen.

Vedlegg

Vedlegg I inneholder opplysningsskjema for EU-typegodkjenning av helautomatiserte kjøretøy.

Vedlegg II De tekniske spesifikasjoner som er fastsatt i vedlegg II, er nødvendige for å etablere standarder når det gjelder godkjenning av automatiserte kjøresystemer. Det er avgjørende at de godkjennende myndighetene eller teknisk prøveinstans følger retningslinjene i vedlegg III. Dette vil bidra til å sikre at systemene oppfyller de nødvendige tekniske kravene.

Videre fremgår det at EU-typegodkjenningsattesten som utarbeides skal være i samsvar med forordning (EU) 2018/858, og i samsvar med retningslinjene i vedlegg IV. Denne attesten er avgjørende for å dokumentere typegodkjenningen for det automatiserte kjøresystemet i et helt automatisert kjøretøy.

Samlet sett gir disse bestemmelsene en strukturert tilnærming til typegodkjenning av automatiserte kjøresystemer, og gir retningslinjer for å ivareta sikkerheten og funksjonaliteten til slike systemer.

Videre fremgår det i vedlegg II at det automatiserte kjøresystemet bl.a. må oppfylle følgende ytelseskrav:

- Automatiserte kjøresystemet (ADS) skal kunne utføre alle dynamiske kjøreoppgaver (DDT)
- Dette betyr at ADS systemet må være i stand til å håndtere hele prosessen med kjøring, hele strekningen fra **a** til **b**, innenfor de gitte rammer og betingelser.

- ADS-systemets evne til å utføre hele DDT bestemmes innenfor rammene av ADS-systemets ODD (Operational Design Domain).
- Dette indikerer at ADS-systemets evne til å utføre kjøreeppgavene er begrenset til de forholdene som er beskrevet i ODD. ODD - "Operasjonelt designomene" på norsk - refererer til området eller konteksten der en selvkjørende bil eller et automatisert kjøresystem er designet og godkjent for å operere

Som en del av DDT (dynamiske kjøreeppgavene) skal ADS kunne utføre følgende:

- operere ved sikre hastigheter og overholde hastighetsbegrensningene som gjelder for kjøretøyet
- opprettholde en passende avstand til andre trafikanter ved å styre kjøretøyets bevegelse i lengderetningen og sideveis
- tilpasse seg de omkringliggende trafikkforholdene (f.eks. ved å unngå å forstyrre trafikkstrømmen) på en passende sikkerhetsorientert måte
- tilpasse seg sikkerhetsrisiko og gi beskyttelse av menneskeliv som høyeste prioritet
- Systemet skal vise forutsigbar handling/atferd i interaksjonen med andre trafikanter for å sikre stabil og rolig kjøring forover og minimere risiko når kritiske situasjoner kan være nært forestående, for eksempel med ubeskyttede eller beskyttede myke trafikanter (fotgjengere, syklister osv.) eller med andre kjøretøy som krysser veien eller kjører foran det fullautomatiserte kjøretøyet.
- Kravene vedrørende DDT skal være oppfylt i motsatt retning, hvis rygging er påkrevd i henhold til eller er angitt i ODD.
- Disse kravene fokuserer på sikkerhetsaspekter og ytelse til ADS-systemet når det utfører kjøreeppgavene. DDT refererer til alle oppgavene og ansvar knyttet til kjøring, og det forventes at ADS-systemet skal kunne håndtere dem på en sikker og pålitelig måte innenfor de angitte rammene og betingelsene i ODD. ODD beskriver hvor, når og hvordan ADS-systemet kan brukes.

For enkelte testscenarier som må være oppfylt viser forordningen til FN-regulativ 157. Dette gjelder bl.a. filskift.

Vedlegg III angir prosesser for vurdering av samsvar som utføres av tekniske prøveinstanser for å bekrefte overholdelse av ytelseskravene som er spesifisert i vedlegg II.

Selv om vedlegg III spesifiserer en rekke fysiske tester som det automatiserte kjøretøyet må tilfredsstillende, blir disse kravene til fysisk testing supplert med en rekke ekstra samsvarsvurderinger, inkludert krav om at en teknisk prøveinstans skal gjennomgå både "sikkerhetskonseptet" til ADS og sikkerhetsstyringssystemet som produsenten har anvendt under design og utvikling av ADS. Typegodkjenningsmyndighet skal til slutt utstede overensstemmelses-sertifikat (certificate of compliance) for produsentens sikkerhetsstyringssystem

Krav som skal vurderes for godkjenning av automatiserte kjøresystemer (ADS)

1. Trafikkscenarier

- Dette antyder at det er bestemte trafikksituasjoner eller scenarier som må vurderes som en del av overensstemmelsesvurderingen. Dette kan inkludere ulike kjøreforhold og miljøer der ADS vil bli brukt.

2. Vurdering av ADS-sikkerhetskonseptet og audit (revisjon/kvalitetskontroll) av fabrikantens sikkerhetsstyringssystem ('SMS')

- Denne delen av prosessen innebærer en gjennomgang av ADS-sikkerhetskonseptet, som er hvordan systemet er utformet for å ivareta sikker kjøring. Videre inkluderer det en gjennomgang av fabrikantens sikkerhetsstyringssystem for å sikre at det er tilstrekkelig for å håndtere sikkerhetsutfordringer.

3. Prøvninger for de mest relevante trafikscenarier

- Dette punktet innebærer at det vil være prøvninger eller tester som skal utføres for å evaluere hvordan ADS fungerer i de mest relevante trafikksituasjonene som er nevnt i Del 1.

4. De prinsipper som skal anvendes til å vurdere troverdigheten ved bruk av virtuell verktøykjede til ADS-validering

- Dette kan omhandle retningslinjer og prinsipper for å vurdere hvor pålitelig og nøyaktig virtuelle verktøy og simuleringer er når de brukes for å validere ADS-funksjonalitet.

5. Det system som fabrikanten har innført for å sikre rapportering etter igangsetting

- Denne delen refererer til fabrikantens system for å rapportere om ytelse og hendelser knyttet til ADS etter at systemet er tatt i bruk.

Denne prosessen for overensstemmelsesvurdering må gjennomføres og følges for å sikre at ADS-systemene overholder de nødvendige sikkerhetsstandarder og -krav.

Alle krav i vedlegg II som inneholder tekniske krav og spesifikasjoner for ADS, kan kontrolleres ved hjelp av tester utført av tekniske prøveinstanser utpekt av typegodkjenningsmyndighetene. Dette er viktig for å ivareta sikkerheten og påliteligheten til selvkjørende kjøretøy som bruker ADS.

Vedlegg IV inneholder skjema for typegodkjenningsattest

2. Rettslige konsekvenser

Forordningen som endres/utfylles (2019/2144) er implementert i bilforskriften 2022, og forordning (EU) 2022/1426 vil bli implementert i samme forskrift.

Forordningen vil – noe fram i tid - imidlertid kreve tilpasninger av flere tilstøtende forskrifter som regulerer bruk av kjøretøy under Vegtrafikkloven. Det er spesielt forskrifter som regulerer førerens plikter og ansvar, krav til opplæring for fører (evt. operatør/fjernoperatør), etc. I tillegg kan det være behov for tilpasninger i yrkestransportlov m/relevante forskrifter. Dette arbeidet er påstartet, og vil bli jobbet med i tiden fremover, bl.a. ved at SVV jobber med en overordnet strategi for automatiserte transport som sannsynligvis vil være ferdigstilt ila første halvår 2024. Samtidig har SVV jobbet med en handlingsplan for automatisert transport og veien til et regelverk for automatisert for å få oversikt over hvilke lover og forskrifter som berøres når føreransvaret flyttes fra fører til det automatiske systemet (veien til et regelverk for automatisert transport).

Kjøretøy som er godkjent etter 2022/1426 oppfyller minimumskrav til automatiserte kjøresystemer, men til orientering er det p.t. ikke avklart noen felles prosess i EU når det gjelder hvordan kjøretøyet skal kunne godkjennes på den konkrete strekningen der den skal tas i bruk.

Frem til dette er på plass vil alle kjøretøy som har automatiserte systemer godkjent etter forordning 2022/1426 måtte vurderes og (saks)behandles etter forskrift om utprøving av selvkjørende motorvogn slik at de kan tas i bruk på en kontrollert og sikker måte på norsk veg.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser

Økonomiske og administrative konsekvenser, overordnet

Innføringen og omstillingen til (på sikt) utbredt/full automatisert kjøring vil medføre relativt omfattende økonomiske og administrative konsekvenser for samfunn og privatpersoner. Statens vegvesen jobber p.t. med kartlegging og analyse vedrørende dette på metanivå, en prosess som vil pågå i årene fremover med sikte på sikker og bærekraftig innfasing av slike kjøretøy i norsk infrastruktur. Til orientering jobber også EU med diverse avklaringer knyttet til automatisert kjøring, og vil ila kort tid publisere et 'interpretation document' knyttet til implementering av denne forordningen. Siden arbeidet (også i EU) er i tidlig fase, tas det derfor forbehold om at punktene nedenfor er noe 'uferdige'/ufullstendige og beror på en foreløpig vurdering.

Økonomiske konsekvenser

Generelt

I forbindelse med at sikkerhetsforordning 2019/2144 ble vedtatt vurderte Kommissjonen at det ikke ville bli betydelige merkostnader for medlemstatene, da de nye kravene vil være en del av den eksisterende typegodkjenningsordningen. Nye krav som følge av sikkerhetsforordningen ble imidlertid forventet å føre til økte kostnader for produsentene (ca 500€ for personbil), men fordelt utover en noe lengre tidsperiode. Kommissjonen 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.

Spesielt som følge av 2022/1426

Når det gjelder de økonomiske konsekvenser som følge av forordning 2022/1426 så er det sannsynlig at slike kjøretøy i starten blir relativt kostbare å kjøpe, men at prisen vil jevne seg ut når volumene blir større.

På kortere sikt vil som nevnt utprøving av slike kjøretøy skje i ordnede former gjennom eksisterende regelverk om utprøving av selvkjørende motorvogn. Som i dag vil kostnadene til å etablere og prøve ut aktuelle strekninger/områder i all hovedsak påløpe den/de som ønsker sitt/sine typegodkjente kjøretøy satt på veien i Norge.

På lengre sikt vil tilpasning til automatisert kjøring i større skala medføre en del kostnader i form av bl.a. tilpasset infrastruktur (veier, systemer m.m.). Slike kostnader er det kanskje naturlig at staten/kommuner tar brorparten av, men vil bli gjenstand for nærmere avklaring/diskusjon. I denne fasen vil behovet for utprøving av strekninger avta/bortfalle, og kostnadene for eiere av kjøretøy dermed bli mindre (bl.a. vil transportoperatører kunne få kostnadsbesparelser ved at behovet for sjåfører bortfaller).

Administrative konsekvenser

Statens vegvesen vurderer at gjennomføring av forordning (EU) 2022/1426 i første omgang vil være spesielt relevant for aktører innen person- og kollektivtrafikk samt godstrafikk. Forordningen vil – inntil videre og innenfor rammen av prøveordningen – gi slike aktører mulighet for på kortere definerte strekninger å benytte seg av helautomatiserte typegodkjente kjøretøy uten fører.

Konsekvenser for Statens vegvesen

Volumet av søknader vil sannsynligvis øke i årene som kommer, selv om det p.t. er usikkert hvor mye og når økning vil manifestere seg. Dette vil medføre økt administrasjon /saksbehandling knyttet til godkjenning for Statens vegvesen iht. eksisterende prøveordning for selvkjørende kjøretøy. Dersom det blir et større antall kjøretøy/søknader må det regnes med at det må brukes mere ressurser enn forvaltning av dagens prøveordning.

Prøveordningen vil gjelde inntil videre, og vil ved behov bli vurdert endret/justert. På noe sikt (potensielt femårsperspektiv) vil Statens vegvesen vurdere – og muligens erstatte – prøveordningen til fordel for et mer permanent regelverk for bruk av automatiserte kjøretøy.

Konsekvenser for produsentene

Produsenten må ha prosedyrer for innsamling av kjøretøydata og data fra andre kilder når det gjelder overvåkning og analyse av sikkerhetsrelevante hendelser/ulykker forårsaket av det automatiserte kjøresystem.

Videre skal produsenten rapportere relevante hendelser til typegodkjenningmyndighetene, markedsovervåkingsmyndighetene og kommisjonen

Endelig skal produsenten gjøre det mulig for transportoperatøren å levere kjøretøydata til typegodkjenningmyndighetene, markedstilsynsmyndighetene eller andre myndigheter utpekt av medlemsstatene.

Statens vegvesen – i sannsynlig dialog med produsenter - vil måtte utrede nærmere hvem som skal rapportere og på hvilken måte.

4. Vurderinger

De tekniske spesifikasjonene i gjennomføringsforordning (EU) 2022/1426 gjelder kun for kjøretøy som er ment å operere på spesifikt utpekte steder, spesielle ruter eller angitte parkeringsområder.

De grunnleggende bestemmelsene om typegodkjenning omfatter kun kontroll og godkjenning av kjøretøy.

Forordningens krav om at det helautomatiserte kjøretøyet skal kunne håndtere trafikkregler og ha normal kjøreadferd på den aktuelle vegen (ruten) det skal operere, vil i praksis med dagens teknologi bety at kjøretøyet i siste del av godkjenningen må bevise dette på aktuell strekning. Dette vil kreve en vurdering (praktisk «oppkjøring») av ansvarlig typegodkjenningsmyndighet. Vi antar dette må utføres på nasjonalt nivå. Det er ikke avklart i forordningen hvordan dette skal utføres i praksis.

Forordningen gir ikke retningslinjer for hvor et typegodkjent automatisert kjøretøy kan tas i bruk, og viser til at dette regelverket heller ikke overstyrer nasjonale reguleringer eller prosesser for sikker operasjon av slike kjøretøy. Medlemslandene er ikke forpliktet til å forhåndsdefinere områder for bruk av ADS.

Vi ser det ikke hensiktsmessig at myndigheten (SVV) forhåndsdefinerer slike områder, da det vil avhenge av produsentens beskrivelse av ODD. Aktører som ønsker å benytte seg av slike helautomatiserte kjøretøy må selv finne passende bruksområder som samsvarer med kjøretøyets ODD.

I utgangspunktet beskrives et ADS-kjøretøy som et kjøretøy som skal fungere uten fører. Allikevel gir forordningen en åpning for å benytte seg av operatør eller fjernoperatør for å kunne bistå kjøretøyets i spesielle anledninger, dersom dette er beskrevet i produsentens sikkerhetskonsept.

Det bør derfor på nasjonalt nivå avklares hva slags kompetanse en slik operatør bør har, avhengig av hvilken type bistand som er mulig å gi systemet. (eks. dersom operatør har mulighet til å «styre» kjøretøyet bør det være krav til rett førerkort for denne kjøretøykategori. Dersom operatøren bare kan observere, ev. stoppe/starte kjøretøyet kan krav om førerkort bortfalle)

Derfor skiller gjennomføringsforordningen seg på denne måten fra tidligere typegodkjenningsregler, både på EU-nivå og nasjonalt nivå.

Generelle trafikkregler finnes vegtrafikkloven. Vegtrafikkloven inneholder bestemmelser om hvordan man skal opptre i trafikken for å unngå trafikkulykker og forplikter trafikanter til å utvise nødvendig forsiktighet i henhold til omstendighetene. Vegtrafikkloven inneholder imidlertid ingen bestemmelser om typegodkjenning.

De nye typegodkjenningsbestemmelsene i forordning (EU) 2022/1426 har ingen tydelig plass i gjeldende bestemmelser og det bør derfor tas en beslutning om og hvordan denne type kjøretøy skal implementeres for bruk i Norge.

Trafikksikkerhet

Forordning 2022/1426 er en gjennomføringsforordning under 'sikkerhetspakken' 2019/2144. Forordningen skal gjennomregulere krav til – og godkjenning av- kjøretøy med automatiserte

kjøresystemer, ikke minst av hensyn til helhetlige sikkerhetsaspekter. I tillegg er det strenge krav til at produsenten av slike systemer må dokumentere hvilken restrisiko man vurderer at systemet vil ha ved bruk i trafikken, se forordningens vedlegg II pkt. 7.1.1. Det fremkommer der at risikoen ved bruk av slike systemer ikke skal være høyere enn for et manuelt kjøretøy av samme type ført av en alminnelig aktsom sjåfør. Dette sammenholdt med at vi i Norge inntil videre styrer all innfasing av automatisert kjøring innunder prøveordningen gjør at Statens vegvesen vurderer at trafikksikkerheten blir ivaretatt på en adekvat måte.

5. Andre opplysninger

Forordningen er blitt vurdert relevant og akseptabel for Norge, og har vært forelagt Spesialutvalget for Transport.

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.

6. Høringsfrist:

Statens vegvesen ber om at høringsinstansenes eventuelle kommentarer til forslag til endringer gis **innen 15. mars 2024**.