



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – høringsnotat

Implementering av forordningene (EU) 2023/2590, 2023/2502, 2023/2767 og 2023/2724, samt forslag til øvrige endringer i bilforskriften

Høring om forslag til endringer i

- forskrift 28. juni 2022 nr. 1233 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften)
- forskrift 28. desember 2018 nr. 2247 om krav til CO₂-utslipp mv. for produsenter av person- og varebiler og tunge kjøretøy (M, N og O)
- forskrift 1. juni 2016 nr. 560 om godkjenning av moped og motorsykkkel

Statens vegvesen
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
8. mars 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), forskrift 28. desember 2018 nr. 2247 om krav til CO₂-utslipp mv. for produsenter av person- og varebiler og tunge kjøretøy (M, N og O) og forskrift 1. juni 2016 nr. 560 om godkjenning av moped og motorsykkel 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:

- **Delegert kommisjonsforordning (EU) 2023/2590** av 13. juli 2023 om utfylling av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/2144 ved å fastsette detaljerte regler om de spesifikke prøvingsprosedyrene og tekniske kravene for typegodkjenning av visse motorkjøretøyer med hensyn til deres avanserte varslingsystemer for førerdistraksjon og om endring av forordningen (bil)
- **Delegert kommisjonsforordning (EU) 2023/2502** av 7. september 2023 om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/631 med hensyn til justering av masseverdiene til nye personbiler og nye lette nyttekjøretøy (bil)
- **Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2023/2767** av 13. desember 2023 om fastsettelse av en framgangsmåte for godkjenning og sertifisering av innovative teknologier for reduksjon av CO₂-utslipp for personbiler og lette varebiler i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/631 (bil)
- **Delegert kommisjonsforordning (EU) 2023/2724** av 27. september 2023 om endring og retting av delegert kommisjonsforordning (EU) nr. 134/2014 med hensyn til visse referanser til regelverket fra De forente nasjoners økonomiske kommisjon for Europa (UNECE) og tilgjengeligheten av rene gasser (MC)

Forordning 2023/2724 blir etter planen tatt inn i EØS-avtalen den 15. mars 2024. De øvrige forordningene blir sannsynligvis tatt inn i EØS-avtalen 1. januar 2024.

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

Forskriftene finnes på internettsiden www.lovdatabasen.no. Forordningene finnes bl.a. på EU sine hjemmesider: https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/legislation_en, alternativt på www.europalov.no.

I tillegg er det behov for enkelte justeringer i bilforskriften 2022, se nedenfor pkt. 5.

1. Implementering av Kommisjonsforordning (EU) 2023/2590

Forordning (EU) 2019/2144 angir overordnet hvilke nye og forbedrede sikkerhetskrav som blir påbudt i kjøretøy i perioden 2022-2026. Ett av disse kravene er avanserte førerdistraksjonsvarslingsystemer (advanced driver distraction warning, ADDW), og forordning (EU) 2023/2590 inneholder spesifiserte tekniske krav til ADDW for bil i klasse M og N.

ADDW er definert som "et system som hjelper føreren med å opprettholde oppmerksomheten mot trafikksituasjonen og som varsler føreren når han eller hun blir distraheret". ADDW-systemet skal overvåke førerens blikkretning, det vil si retningen føreren ser i når systemet er i drift. For å fastslå når førerens oppmerksomhet er "distraheret" definerer forordningen synsfelt nedover, som vil inkludere førerens fang, passasjerens gulv, midtkonsollen osv. Førerens oppmerksomhet anses å være "distraheret" dersom førerens blikk er festet i dette området i en lengre periode, og føreren vil i så fall få varsel om dette.

Forordning (EU) 2023/2590 består av 5 artikler:

- Artikkel 1 angir virkeområdet (motorvogner i klasse M og N).
- Artikkel 2 viser til at tekniske krav for varselsystemet er fastsatt i vedlegg I del 1.
- Artikkel 3 viser til at testmetode/ytelseskrav fremgår av vedlegg I del 2.
- Artikkel 4 beskriver hvilke endringer forordningen medfører i forordning (EU) 2019/2144.
- Artikkel 5 omhandler ikrafttredelsestidspunkt for forordningen.

Forordning (EU) 2023/2590 består videre av 2 vedlegg som beskriver de viktigste tekniske kravene som ADDW-systemer må oppfylle (utdrag/eksempler):

Vedlegg I del 1 (tekniske krav / ytelseskrav til distraksjonsvarsel).

- ADDW-systemet skal automatisk aktiveres ved hastigheter over 20 km/t, og systemet må fungere både under dag- og nattforhold osv.
- Ved hastigheter mellom 20 km/t og 50 km/t skal ADDW-systemet gi en advarsel hvis førerens blikk forblir innenfor det definerte "distraherte" synsfeltet i mer enn 6 sekunder. For hastigheter over 50 km/t må ADDW-systemet gi en advarsel hvis førerens blikk forblir innenfor det definerte "distraherte" synsfeltet i mer enn 3,5 sekunder.
- ADDW-systemet skal gi fører visuell advarsel i tillegg til en akustisk og/eller haptisk (fysisk) advarsel når førerdistraksjon oppdages. Disse advarslene kan økes og intensiveres til førerdistraksjonen opphører.
- Dersom det er feil i ADDW-systemet angis det *hvordan* dette skal formidles til føreren (eget varsel)

Vedlegg I del 2 (prøveprosedyrer som skal brukes av typegodkjenningmyndigheten og tekniske prøveinstanser).

For å bekrefte samsvar med ytelseskravene, spesifiserer vedlegget en rekke "spot-sjekk"-testprosedyrer som et representativt kjøretøy utstyrt med et ADDW-system og testsjåfør må gjennomføre. Prosedyrene beskriver bl.a. en rekke "fikseringspunkter" for blikket, for eksempel førerens venstre kne, hanskerom, luftventiler osv. Testene må gjennomføres både ved lavere hastigheter (20-35 km/t) og ved høyere hastigheter (50-65 km/t).

Vedlegg I del 3 (føringer for fabrikantens dokumentasjon av systemet).

I tillegg til "spot-sjekk" testingen, må kjøretøyprodusenten også utarbeide en dokumentasjonspakke som inneholder tekniske detaljer om ADDW-systemet, dets operasjon og eventuelle begrensninger, detaljer om testprosedyrene som har blitt

brukt m.m. Produsentene må dokumentere at deres ADDW-system er effektivt på tvers av de definerte føreregenskapene og seteplassene.

Vedlegg II (korresponderende endringer i forordning (EU) nr. 2019/2144).

Vedleggene til forordning (EU) 2019/2144 må endres slik at referanser til ADDW inntas.

Som angitt i (EU) 2019/2144, blir installasjonen av et ADDW-system obligatorisk for alle nye typegodkjenninger knyttet til M- og N-kategorikjøretøy (det vil si alle persontransport- og godstransportkjøretøyer) fra 7. juli 2024, og det blir obligatorisk for alle nye kjøretøyer som faller inn under disse kategoriene fra 7. juli 2026.

Vurdering

Forordning 2023/2590 er en delegert forordning under 'sikkerhetspakken' 2019/2144. Forordningen gir detaljerte spesifikasjoner for ADDW-systemers sikkerhet og funksjon. Førerdistraksjon er en vedvarende utfordring, og er årsak til ulykker. Statens vegvesen er derfor positive til systemer som reduserer risikoen for førerdistraksjon, og vurderer (som EU) at dette kan ha positiv trafiksikkerhetseffekt.

2. Implementering av forordning (EU) 2023/2502

Basisforordning (EU) 2019/631 skal bidra til reduksjon i klimagassutslipp og setter målkrav om gjennomsnittlige CO₂-utslipp fra nye person- og varebiler som registreres i EU/EØS-området. Målkravene retter seg mot bilfabrikantene. Gjennomsnittsmålet fordeles mellom bilfabrikantene, og den enkelte fabrikant blir tildelt sine spesifikke utslippsmål etter en fastsatt formel hvor kjøretøyets vekt er en av komponentene. Dette innebærer at tyngre kjøretøy kan slippe ut mer enn lettere kjøretøy. På den måten tas det høyde for at det finnes ulike bilsegmenter og det tilstrebes at det stilles rimelige krav til alle fabrikanter.

I basisforordningens vedlegg I er det angitt hvordan bilfabrikantenes spesifikke utslippsmål for CO₂ skal beregnes. Til beregningen benyttes en gjennomsnittsvikt, M₀. Verdien av gjennomsnittsvikten skal justeres regelmessig inntil 2024 for å ta høyde for endringer i den gjennomsnittlige vekten av nye biler som er registrert i unionen.

I henhold til forordning (EU) 2019/631 skal den gjennomsnittlige testmassen for alle nye personbiler og varebiler (verdien TM₀) anvendes fra 2025 til beregning av de spesifikke utslippsreferansemålene for hver fabrikant av nye personbiler og nye varebiler. TM₀-verdien som skal benyttes i beregningen, skal regelmessig tilpasses den respektive gjennomsnittlige testmassen for alle nye registrerte personbiler og varebiler.

De veiledende TM₀-verdiene for 2025 bør beregnes som den respektive gjennomsnittlige testmassen for alle nye personbiler og varebiler som ble registrert i kalenderåret 2021.

Forordning (EU) 2023/2502 justerer verdiene for M₀ og TM₀ gitt i vedlegg I til forordning (EU) 2019/631 slik:

- I del A (beregning av spesifikke utslippsmål for personbiler) punkt 6.2.1 skal posten om TM₀ erstattes som følger:

- TM_0 er 1609,6 kg i 2025 og i øvrige kalenderår skal verdien i kilogram (kg) fastsettes i samsvar med artikkel 14.1 bokstav d).
- I del B (beregning av spesifikke utslippsmål for varebiler) punkt 4 skal posten om M_0 erstattes som følger:
 - M_0 er 1766,4 i 2020, 1825,23 i 2021, 2022 og 2023, og 1875,07 i 2024.
- I del B (beregning av spesifikke utslippsmål for varebiler) punkt punkt 6.2.1 skal posten TM_0 erstattes som følger:
 - TM_0 er 2163,0 kg i 2025 og i øvrige kalenderår skal verdien i kilogram (kg) fastsettes i samsvar med artikkel 14.1 bokstav d).

Forordningen ble vedtatt 7. september 2023 og kom til anvendelse i EU fra 3. desember 2023.

3. Implementering av forordning (EU) 2023/2767

Målsetningen med forordning (EU) 2019/631 er å redusere klimagassutslipp fra transportsektoren og forordningen setter spesifikke CO₂-utslippsmål til bilfabrikantene. Reduksjon i CO₂-utslipp som oppnås ved bruk av en godkjent, innovativ teknologi etter artikkel 11, kan bli kreditert fabrikanter ved beregning av fabrikantenes gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp etter nærmere fastsatte regler. Godkjente økoinnovasjoner er teknologi som ikke omfattes av den standardiserte testsyklusen for måling av CO₂-utslipp fra et kjøretøy (WLTP), og CO₂-reduksjoner som følge av teknologien vil dermed ikke bli fanget opp i testen. I henhold til artikkel 11 vil effektivitetsforbedringer i airconditionanlegg kunne anses som økoinnovasjoner fra 1. januar 2025. Det er derfor behov for å gjøre de nødvendige endringer i regelverket som omhandler søknadsprosedyrer som sikrer at slike søknader kan mottas før 2025, og at kjøretøyfabrikantene kan dra nytte av den type CO₂-utslippsbesparelser fra 2025 og fremover. Opplysninger vedrørende økoinnovasjoner skal fremgå av typegodkjenningsdokumentasjonen og av kjøretøyets samsvarssertifikat (CoC) i tråd med godkjenningsforordningen (EU) 2018/858.

Ved gjennomføringsforordningene (EU) nr. 725/2011 og (EU) nr. 427/2014 har EU-kommisjonen fastsatt prosedyrer for søknad, vurdering, godkjenning og sertifisering av innovative teknologier for henholdsvis personbiler og varebiler. Anvendelsesområdet for disse to er altså forskjellig, men for øvrig er de innholdsmessig nesten like. Kommisjonen anser det nå som hensiktsmessig å slå disse forordningene sammen til en felles gjennomføringsforordning, og forordning (EU) 2023/2767 opphever og erstatter disse to. Heretter er det denne forordningen som beskriver prosedyrene for godkjenning og sertifisering av innovative teknologier etter artikkel 11 i forordning (EU) 2019/631.

Søknader om innovativ teknologi skal blant annet inneholde en beskrivelse av selve teknologien og hvordan den skal brukes på kjøretøyet, og beskrivelse av testmetoden som skal benyttes til å påvise faktiske reduksjoner i CO₂-utslipp. Reduksjonene må kunne måles med tilfredsstillende nøyaktighet, og testmetoden skal gi resultater som kan verifiseres, repeteres og reproduseres. Vedlagt søknaden skal det følge en testrapport fra et uavhengig, godkjent testorgan som dokumenterer

at den innovative teknologien er kvalifisert og kan tas i betraktning. Kommisjonen skal innen ti virkedager vurdere om søknaden er komplett, eller om det er behov for ytterligere opplysninger fra søker. Senest ni måneder etter mottak av en fullstendig søknad, skal EU-kommisjonen fatte en avgjørelse om godkjenning. Denne perioden kan forlenges med opptil fem måneder dersom teknologien eller testemetodens kompleksitet ikke lar seg tilfredsstillende vurdere innen ni måneder.

For å begrense økoinnovasjonsmekanismen til teknologier med en mer signifikant innvirkning på CO₂-besparelsene, er det satt en minimumsterskel på besparelsen per innovasjon på 0,5 g/km. Det vil si at søker må dokumentere at CO₂-besparelsen for et individuelt kjøretøy minimum er på 0,5 g/km for at besparelsen skal kunne tas i betraktning ved typegodkjenningen. Hvis et kjøretøy er utstyrt med mer enn én økoinnovasjon, kan interaksjonen mellom disse teknologiene bety at de samlede CO₂-besparelsene er mindre enn summen av de enkelte besparelser. Enhver slik form for interaksjon skal vurderes både i søknadsfasen og i typegodkjenningsfasen.

Forordningen ble vedtatt 13. desember 2023 og kom til anvendelse i EU 3. januar 2024.

Vurdering

Rettsakten angir prosedyrer for søknad, vurdering, godkjenning og sertifisering av økoinnovasjoner for fabrikant, EU-kommisjonen og typegodkjenningsmyndighet. Forordningens krav til søknad, sertifisering og verifisering av faktiske CO₂-reduksjoner anses rimelige og relevante. Muligheten for å få kreditert CO₂-reduksjoner ved beregning av de spesifikke CO₂-utslippene, vil forhåpentligvis inspirere til innovasjon av miljøteknologi.

4. Implementering av forordning (EU) 2023/2724

Forordning (EU) 2023/2724 oppdaterer/endrer forordning (EU) nr. 134/2014, som er en særrettsakt til rammeforordning (EU) nr. 168/2013 om godkjenning av moped og motorsykkel. Forordning 134/2014 omhandler krav til miljø og fremdrift av slike kjøretøy.

Forordning (EU) 2023/2724 oppdaterer/endrer forordning (EU) nr. 134/2014 for å inkludere de siste endringene i FN-regulativer nr. 9, 41, 63 og 92 når det gjelder støy fra kjøretøy klasse L (motersykkel). Videre inkluderes nitrogen som et alternativ til heliumgass for testing av avgass. Dette innebærer å inkludere henvisninger til de nyeste endringsseriene til FN-regulativene samt justering av datoen for bruk av Euro 5+-kravene som fremgår i forordning (EU) 2020/239. Dette vil forenkle det administrative arbeidet for nasjonale myndigheter og produsenter.

Videre må feilaktige henvisninger og ligningsfeil i forordningene 168/2013 og 134/2014 korrigeres. Dette omfatter korrigerings av tabell 8-1 i vedlegg IX og ligningsfeilen i vedlegg X, tillegg 2.2, punkt 3.3.

Forordning 2023/2724 artikler 1 og 2 spesifiserer endringene i forordningene nevnt i forrige avsnitt. Artikkel 3 - som gjelder overgangsbestemmelser - beskriver at denne forordningen ikke opphever EU-typegodkjenninger som er gitt for kjøretøy, systemer, komponenter eller separate tekniske enheter innen den DD. måneden YYYY, med

mindre de relevante kravene for slike kjøretøy, systemer, komponenter eller separate tekniske enheter har blitt endret eller nye krav har blitt innført gjennom dette regelverket.

Forordningen ble vedtatt 27. september 2023 og kom til anvendelse i EU den 26. desember 2023.

5. Forslag til øvrige endringer i bilforskriften 2022

Statens vegvesen foreslår visse endringer i bilforskriften, dels for å tydeliggjøre hva som menes, og dels for å rette opp mindre feil. Endringene har ingen rettslig betydning ift. hvordan regelverket allerede praktiseres. I det følgende kommenteres de enkelte paragrafene som foreslås endret. Forslag til ny ordlyd finnes i vedlegget «Forslag til forskriftsendringer».

§ 1-3: Her foreslås en omskriving av hele paragrafen

Intensjonen med denne paragrafen ved etablering av bilforskriften i 2022 var å synliggjøre at tidligere forskrifter for godkjenning av bil og tilhenger til bil fortsatt har betydning. Dette skyldes at disse forskriftene inneholder de tidligere gjeldende tekniske reglene i Norge, og disse vil fortsatt gjelde for biler som ble registrert tilbake i tid, vi viser her til det grunnleggende prinsippet i § 1-7 *Kjøretøy som er tatt i bruk*: «Kjøretøy skal opprettholdes i slik utførelse/vedlikeholdes slik at de til enhver tid tilfredsstillende de krav som gjaldt ved første gangs registrering i Norge.»

Dette må ses i sammenheng med § 1-2 annet ledd første punktum: «Forskriften får anvendelse for bil og tilhenger til bil uavhengig av dato for førstegangsgodkjenning og -registrering.»

Samspeillet mellom bilforskriften av 2022 er altså at denne forskriften skal gjelde alle biler og tilhengere til biler i Norge, uavhengig av når de ble tatt i bruk, men slik at for å finne det tekniske kravnivået på et gitt tidspunkt før 1. oktober 2022 (ikrafttredelse av bilforskriften), må man gå til en av de tidligere forskriftene i Norge. I alle andre henseender (enn å finne tidligere teknisk kravnivå) skal ny bilforskrift benyttes. F.eks. ved ombygging av en bil som er registrert i Norge før 1. oktober 2022, så skal man benytte bilforskriften av 2022 kap. 7. Det samme for kap. 15, gebyr for godkjenninger.

Ved den foreslåtte nye ordlyden i § 1-3 forsøker vi å tydeliggjøre det som er forklart ovenfor. Dette for å unngå at de tidligere forskriften blir benyttet i sin helhet, og i ethvert henseende, for biler som er registrert første gang i Norge før 1. oktober 2022.

§ 4-4 første ledd: Sette inn «spesielle kjøretøy»

Her har vi satt inn «spesielle kjøretøy» og henvisning til hvor disse er omtalt i forordningen (forordning (EU) 2018/858). Disse kjøretøyene har ved en feil ikke vært omtalt i § 4-4, slik de var i forrige bilforskrift (av 2012). Denne feilen har imidlertid ikke hatt betydning for hvordan Statens vegvesen har håndtert disse kjøretøyene ved enkeltgodkjenning i Norge, det vises her til at det er en innarbeidet praksis for at disse spesielle kjøretøyene har egne regler i det til enhver tid gjeldende EU-regelverket. Det er altså disse reglene – EU-reglene – vi har fulgt.

§ 4-4 fjerde ledd første punktum: Rette opp feil henvisning til bokstaver

Her retter vi opp slik at det vises til korrekte bokstaver (bokstavene a-f). I dag vises det til feilaktig til «bokstavene a-e».

§ 4-4 fjerde ledd bokstav a: Fjerne ordet «bakre»

Her fjerner vi ordet «bakre» i tittelen på kravområde 4A slik at det blir: «Flate for montering av kjennemerke». Dette er det korrekte da EU har krav både til flaten foran og bak på bilen. Man ser i vedlegg 1 til bilforskriften hvor det i kravområde 4A står «Flate for montering av kjennemerke», og deretter angis de relevante EU-forordningene.

§ 6-1 første ledd første punktum: Rette opp feil henvisning til paragraf

Her retter vi opp henvisningen slik at den henviser til korrekt paragraf (§ 1-5). Nå viser den til feil paragraf (§ 1-4).

§ 6-5: Oppheves

Denne paragrafen foreslås opphevet. Den har ikke noen selvstendig betydning utover å informere om at lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy og forskrift om utprøving av selvkjørende motorvogn gjelder for selvkjørende kjøretøy. Denne loven og forskriften vil imidlertid uansett gjelde for disse kjøretøyene uavhengig av om dette er slått fast i bilforskriften. Slik bestemmelsen nå lyder, så kan man få inntrykk av at selvkjørende kjøretøy ikke reguleres av bilforskriften, noe de faktisk gjør. Det er dessuten på norsk høring et EU-regelverk som regulerer det selvkjørende systemet i disse bilene, og dette vil bli tatt inn i bilforskriften. Vår vurdering er derfor at den beste løsningen er at paragrafen oppheves.

§ 7-10 annet ledd siste punktum: Sette inn manglende s slik at ordet blir «som»

I denne setningen står ordet «om», men det skal være «som». Det fremgår tydelig av setningens betydning at det er en manglende s her.

Kapittel 11: Justering av overskrift

Overskriften slår i dag fast at kapittelet gjelder kjøretøy i gruppe M1 og N1. Dette er ikke korrekt, og som man ser av paragrafene, eksempelvis §§ 11-2 så gjelder denne for M2 og M3, N2 og N3 og 11-3, samt at § 11-3 gjelder for gruppe O. Overskriften foreslås endret slik at den ikke nevner kjøretøygrupper, men kun «kjøretøy».

§ 14-9 første ledd første punktum: Innta ordet «blinkende» og liten

Ved en feil har ordet «blinkende» ikke vært med her. Vi inntar dette, men stiller kun krav om at det skal «gi inntrykk av å være blinkene». Dette betyr at det ikke er et krav at lykten slukkes helt, men slukking vil naturligvis fortsatt være tillatt. Dette med «å gi inntrykk av» skyldes at noen lykter ikke er helt slukket når den er på sitt svakeste, men variasjonen i lysmengde gir da inntrykk av at lyset blinker.

§ 14-10 første ledd: Fjerne to ord som ikke skal være der

Her har to ord som ikke skal være med blitt stående som en egen setning etter den ene setningen som dette leddet kun skal ha. Det gjelder disse ordene: «eventuelt bevillingsnummer.» Disse fjernes.

§ 14-11 annet ledd første punktum: Presisere

For å presisere at man kan feste reflekterende folie enten bak eller på sidene, eventuelt begge steder, foreslår vi å legge til ordet «og» slik at det blir «bak og/eller på sidene».

Vi minner om at § 14-11 må ses i sammenheng med § 8-3 hvor det slås fast at adgangen til å påsette reflekterende merking er en opsjon, altså valgfritt, ref. ordet «kan». Dette må man ha med seg når man leser § 14-11 slik at når man *velger* å sette på reflekterende merking, *skal* denne være som angitt i § 14-11.

Vedlegg 1: Innsetting av fotnote i kravområde 4A

Her settes en fotnote inn for å vise at sluttdatoen for forordning (EU) nr. 1003/2010 – angitt til 30.09.2022 – ikke er absolutt, da det tillates registrering av typegodkjente kjøretøy iht. nevnte forordning også etter denne datoen.

Vedlegg 1: Fjerne kjøretøygruppe O i første setning i kravområde 27A

Dette kravområdet gjelder slepeinnretninger. Ved en feil har setningen over tabellen inneholdt gruppe O (i tillegg til gruppene M og N, som er de korrekte). Gruppe O har ingen regler om slepeinnretninger og skal derfor ikke stå her. Vi fjerner derfor gruppe O slik at setningen kun inneholder gruppene M og N.

6. Rettslige konsekvenser

Forordning 2023/2590

Rettsakten er del av sikkerhetsforordning (EU) 2019/2144. Sistnevnte er implementert i bilforskriften 2022, og forordning 2023/2590 vil derfor bli implementert i denne forskriften.

Forordning 2023/2502

Rettsakten endrer forordning (EU) 2019/631, som er implementert i forskrift 28. desember 2018 nr. 2247 om krav til CO₂-utslipp mv. for produsenter av person- og varebiler og tunge kjøretøy (M, N og O), og forskriften vil derfor bli endret.

Forordning 2023/2767

Forordning 2023/2767 erstatter og opphever gjennomføringsforordningene (EU) nr. 725/2011 og (EU) 427/2014, som begge er implementert i forskrift av 28. desember 2018 nr. 2247 om krav til CO₂-utslipp mv. for produsenter av person- og varebiler og tunge kjøretøy (M, N og O). Forordning (EU) 2023/2767 vil bli derfor bli implementert i samme forskrift.

Forordning 2023/2724

Forordningen som endres ((EU) nr. 134/2014) er implementert i forskrift om godkjenning av moped og motorsykkel (motorsykkelforskriften av 2016). Forordning 2023/2724 vil derfor bli implementert i samme forskrift.

Øvrige endringer i bilforskriften 2022

Endringene som omtalt i pkt. 5 medfører ingen rettslige konsekvenser.

7. Økonomiske og administrative konsekvenser

Implementeringen av forordningene vil ikke medføre administrative konsekvenser utover arbeidet knyttet til offentlig høring m.m. Økonomiske konsekvenser vil være

svært begrenset, dog vil påbud om nytt sikkerhetskrav iht. 2023/2590 medføre noe økt kostnad for kjøpere av kjøretøy.

8. Andre opplysninger

Alle forordningene er blitt vurdert relevante og akseptable for Norge. Det er imidlertid kun forordning 2023/2767 som har vært forelagt Spesialutvalget for Transport til vurdering, da de øvrige går etter EFTA's hurtigprosedyre.

Alle forordningene 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 forordning 2023/2590 har vært drøftet.

9. Høringsfrist:

Statens vegvesen ber om at høringsinstansenes eventuelle kommentarer til forslag til endringer gis **innen 19. april 2024**.