



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Implementering av forordningene (EU) 2018/956, 2019/888, 2019/1242 og 2019/1859 – gjelder standarder, overvåkning og rapportering knyttet til CO₂-utslipp fra tunge kjøretøy

Høring om forslag til endringer i forskrift 28. desember 2018 nr. 2247 om krav til CO₂-utslipp mv. for produsenter av person- og varebiler.

Høring om forslag til endringer i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy.

Statens vegvesen
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
15. mars 2020

0. Innledning og oversikt

Statens vegvesen sender med dette forslag til endring i forskrift 28. desember 2018 nr. 2247 om krav til CO₂-utslipp mv. for produsenter av person- og varebiler og forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy på offentlig høring.

Bakgrunnen for endringene er at EU har vedtatt fire nye forordninger, som Norge i henhold til EØS-avtalen er forpliktet til å implementere i norsk regelverk.

De vedtatte forordningene er:

- **Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/956** av 28. juni 2018 om overvåking og rapportering av CO₂-utslipp fra og drivstofforbruk til nye tunge kjøretøy
- **Delegert kommisjonsforordning (EU) 2019/888** av 13. mars 2019 om endring av forordning (EU) 2018/956 med hensyn til opplysningene om nye tunge kjøretøyer som medlemsstatene og produsentene skal overvåke og rapportere
- **Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/1242** av 20. juni 2019 om CO₂-utslippsstandarder for nye tunge kjøretøyer og endring av forordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og rådsdirektiv 96/53/EF
- **Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/1859** av 6. november 2019 om fastsettelse av bestemmelser for anvendelsen av artikkel 10 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/1242 med hensyn til innsamlingen av visse opplysninger

Forordningene 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) 2018/956

Første del av den såkalte mobilitetspakken "Europe on the move" ble lagt frem av Kommisjonen våren 2017. Pakken består av tiltak for en grunnleggende modernisering av europeisk mobilitet og transport. Målet er å bidra til en mer bærekraftig mobilitet i Europa. Miljø er et viktig element i pakken. Forordning KOM (2017/279) om overvåking av drivstofforbruk og CO₂-utslipp fra tunge kjøretøy hører inn under Mobilitetspakkens del 1. Forordningen må ses i sammenheng med forslag til forordning om reduksjonsmål for CO₂-utslipp fra tunge kjøretøy (2018/284) som hører inn under EUs mobilitetspakke del 3, fremlagt 17. mai 2018.

En tilsvarende regulering finnes i dag for personbiler og lette nyttekjøretøy, men ikke for tunge kjøretøy.

Bakgrunn

I EUs hvitbok om transport er det satt et mål om 60 prosent reduksjon av klimagassutslipp fra transportsektoren i 2050 sammenlignet med 1990-nivå. Det er beregnet at en fjerdedel av CO₂-utslippene fra veitransport i EU kommer fra tunge kjøretøy.

EU-kommisjonen la 20. juli 2016 frem en europeisk strategi for å fremme lavutslippsmobilitet. Strategien inneholdt ingen ny politikk, men oppsummerer EU-kommisjonens arbeid.

Et av tiltakene i strategien er oppfølging og rapportering av CO₂-utslipp fra tunge kjøretøy, tilsvarende som for person- og varebiler, jfr. forordningene 443/2009 og 510/2011. Det er et stort mangfold av modeller og bruksområder blant tunge kjøretøy, og det er dermed ikke hensiktsmessig å teste slike kjøretøy på samme måte som person- og varebiler. EU-kommisjonen har derfor utarbeidet simuleringsverktøyet VECTO som skal benyttes til å beregne drivstofforbruk og CO₂-utslipp fra nye, tunge kjøretøy.

Nærmere om forordningen

Gjennom overvåking og rapportering av CO₂-utslipp fra tunge kjøretøy forutsettes at transportoperatører bedre skal kunne gjøre et informert valg ved innkjøp av nye kjøretøy, og fabrikantene vil kunne sammenligne egne kjøretøys prestasjoner med andre merker. Dette vil kunne fremme innovasjon og utvikling av energieffektive kjøretøy. Kunnskap om tunge kjøretøyers drivstofforbruk og CO₂-utslipp vil også kunne gi et bedre grunnlag for å utvikle politikk på området.

Forordningen fastsetter krav om overvåking og rapportering av CO₂-utslipp og drivstofforbruk fra nye, tunge kjøretøy registrert i EU. Virkeområdet er personbil (M1), buss med tillatt totalvekt inntil 5.000 kg (M2), varebil med tillatt totalvekt inntil 3.500 kg (N1) og lastebil med tillatt totalvekt mellom 3.500 kg og 12.000 kg (N2) dersom disse har en referansevekt over 2.610 kg. Referansevekt vil si egenvekt pluss 100 kg. I tillegg kan disse kjøretøyene ikke være omfattet av EUs avgassregelverk for lette kjøretøy, forordning 725/2007.

Videre gjelder forordningen alle busser med tillatt totalvekt over 5000 kg (M3) og alle lastebiler med tillatt totalvekt over 12.000 kg (N3), samt tilhengere med tillatt totalvekt mellom 3.500 kg og 10.000 kg (O3) og tilhengere med tillatt totalvekt over 10.000 kg (O4). forordningen inneholder rapporteringskrav både for medlemsstatene og bilprodusenter. Det vil etter forordningen rapporteres til det europeiske miljøbyrået (EEA). Rapporteringen begynner i 2020 med data for registrerings- og produksjonsåret 2019. Informasjon om kjøretøy som er registrert første gang utenfor EU er unntatt, med mindre første gangs registrering var under tre måneder før kjøretøyet deretter ble registrert i EU. Datamaterialet kobles sammen av EEA ved hjelp kjøretøyenes understellsnummer (VIN).

Kommisjonen skal utarbeide et sentralt register over innrapporterte data om tunge kjøretøy. Registeret, som administreres av EEA, skal være offentlig tilgjengelig. Av konkurransehensyn og for å beskytte personopplysninger, vil enkelte opplysninger unntas offentlig publisering. Dette gjelder blant annet understellsnumre og navn på underleverandører. Kommisjonen skal analysere de innkomne datasettene og årlig utarbeide og publisere analyserapporter med bistand fra EEA. Analysen skal som et minimum angi gjennomsnittlig CO₂-utslipp og gjennomsnittlig drivstofforbruk for den europeiske flåten samlet, for hver kjøretøyfabrikant og for hver medlemsstat.

EEA skal informere Kommisjonen ved feil i innkomne data. Videre vil Kommisjonen også foreta egne kvalitetskontroller av dataene.

Forordningen fastsetter videre at Kommisjonen kan ilegge overtredelsesgebyr inntil 30.000 euro per omfattet kjøretøy dersom

- dataene som fabrikanten har rapportert avviker fra de opplysningene som fremgår av fabrikantens dokumentasjonsfil eller motorens typegodkjenningsattest, og avviket er forsettlig eller skyldes grov uaktsomhet, eller
- dataene ikke er rapportert innen fristen og forsinkelsen ikke er behørig begrunnet

Artikkel 13 gir EU-kommisjonen myndighet til å utarbeide delegerte rettsakter til forordningen.

Forordningens vedlegg

- Vedlegg I angir hvilke data som skal rapporteres. Dataparametere angitt i del A skal registreringsmyndighetene innrapportere, og dataparametere angitt i del B skal kjøretøyfabrikantene rapportere.
- Vedlegg II beskriver hvordan rapporteringen skal foregå.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Krav om rapportering retter seg mot registreringsmyndighetene i den enkelte medlemsstat og mot kjøretøyfabrikanter. Statens vegvesen rapporterer allerede data årlig til EU-kommisjonen via EEA i henhold til forordningene 443/2009 og 510/2011 om tilsvarende regulering for henholdsvis person- og varebil. Det er mer begrensede rapporteringskrav for Statens vegvesen vedrørende tunge kjøretøy enn for person- og varebiler. De store settene med tekniske data for tunge kjøretøy skal innrapporteres av kjøretøyfabrikantene. Det må likevel påregnes noe arbeid årlig for Statens vegvesen til å følge opp rapporteringsforpliktelsene. Det legges til grunn at dette arbeidet dekkes innenfor gjeldende budsjetttrammer.

Implementering av forordningen vil innebære behov for visse endringer i Statens vegvesens systemer. På grunn av samordning med det allerede pågående arbeidet med systemet Autosys, vil nødvendige systemendringer for rapportering i henhold til direktivet ikke være endelig slutført før våren 2020.

Rettsakten ble vedtatt 28. juni 2018 og trådte i kraft i EU 29. juli 2018.

Vurdering

Forordningen anses i tråd med norske interesser.

For å nå målsetningen om overgang til lavutslippssamfunnet er det svært viktig å redusere utslippene fra transportsektoren, og en nøkkelfaktor her er å ta i bruk ny teknologi. Regjeringen har ambisiøse mål i Nasjonal Transportplan, og for å nå disse målene er EUs regelverk om utslippsstandarder for personbiler, lette varebiler og tunge kjøretøy svært viktig.

Forordningen anses som EØS-relevant og akseptabelt. Det tas artikkel 103-forbehold.

2. Implementering av forordning (EU) 2019/888

I samsvar med forordning (EF) nr. 595/2009 og tilhørende rettsakter, fastsetter og deklarerer kjøretøyfabrikantene fra 1. juli 2019 ytterligere data om CO₂-utslipp og drivstofforbruk fra nye tunge kjøretøy. For å oppnå en effektiv gjennomføring av CO₂-lovgivningen for tunge kjøretøy, er det viktig å sikre en omfattende, gjennomslukt og hensiktsmessig innsamling av data om sammensetningen av tungbilflåten i EU, utviklingen av denne over tid og den potensielle innvirkningen på CO₂-utslippene. Fabrikantene skal derfor overvåke disse dataene og rapportere dem til EU-kommisjonen. For å kunne gjøre en grundig analyse av slik tilleggsinformasjon, og spesielt for å identifisere nyttekjøretøy, er det hensiktsmessig at registreringsmyndighetene overvåker og rapporterer utfyllende registreringsinformasjon.

Basisrettsakt (EU) 2018/956 fastsetter krav om overvåking og rapportering av CO₂-utslipp og drivstofforbruk fra nye, tunge kjøretøy registrert i EU. Medlemsstatene skal rapportere enkelte data om nye kjøretøy registrert i landet (gjengitt i del A i vedlegg I), mens detaljerte tekniske data om kjøretøyene blir rapportert av den enkelte fabrikant (gjengitt i del B). Forordning (EU) 2019/888 endrer og supplerer vedlegg I om hvilke data som henholdsvis registreringsmyndigheter og kjøretøyfabrikanter skal innrapportere til EU-kommisjonen.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Krav om rapportering retter seg mot registreringsmyndighetene i den enkelte medlemsstat og mot kjøretøyfabrikanter. Statens vegvesen rapporterer allerede data årlig til EU-kommisjonen via EEA i henhold til forordningene 443/2009 og 510/2011 om tilsvarende regulering for henholdsvis person- og varebil. Det er mer begrensede rapporteringskrav for Statens vegvesen vedrørende tunge kjøretøy enn for person- og varebiler. De store settene med tekniske data for tunge kjøretøy skal innrapporteres av kjøretøyfabrikantene. Det må likevel påregnes noe arbeid årlig for Statens vegvesen til å følge opp rapporteringsforpliktelsene. Det legges til grunn at dette arbeidet dekkes innenfor gjeldende budsjettammer.

Implementering av basisrettsakten, som endret ved denne forordningen, vil innebære behov for visse endringer i Statens vegvesens systemer. På grunn av samordning med det allerede pågående arbeidet med systemet Autosys, vil nødvendige systemendringer for rapportering i henhold til direktivet ikke være endelig slutført før våren 2020. Første rapportering for tunge kjøretøy skal skje senest 30. september 2020.

Forordningen ble vedtatt 13. mars 2019 og trådte i kraft i EU 18. juni 2019.

3. Implementering av forordning (EU) 2019/1242

Bakteppe

EU-kommisjonen la 20. juli 2016 frem en europeisk strategi for å fremme lavutslippsmobilitet. Strategien lanserte ingen ny politikk på området, men var en melding som oppsummerer Kommisjonens arbeid med ulike initiativer som bidrar til det langsiktige målet om å redusere utslippene fra transportsektoren. I EUs hvitbok om transport er det satt et mål om 60 prosent reduksjon av klimagassutslipp fra transportsektoren i 2050 sammenlignet med 1990-nivå. Videre har EU satt seg mål om å redusere utslippene av klimagasser med minst 40 prosent fra 1990 til 2030. Dette målet er også EUs bidrag til Parisavtalen. Det er beregnet at en fjerdedel av CO₂-utslippene fra veitransport i EU kommer fra tunge kjøretøy.

Mobilitetspakken «Europe on the Move» er EUs nye, store regelverkspakke på veiområdet. Pakken består av tiltak for en grunnleggende modernisering av europeisk mobilitet og transport. Målet er å bidra til en mer bærekraftig mobilitet i Europa. Pakken har blitt lagt frem i tre deler. Forordningen om reduksjonsmål for CO₂-utslipp fra tunge kjøretøy hører inn under EUs mobilitetspakke del 3 som ble lagt frem 17. mai 2018. En tilsvarende regulering finnes i dag for personbiler og varebiler, og er innlemmet i EØS-avtalen, men er nytt for tunge kjøretøy. Som et første skritt settes det reduksjonsmål for de større lastebilene. Denne gruppen står for 65-70 % av utslippene fra tunge kjøretøy i EU.

Nærmere om forordningen

Formålet med forordningen er:

- å redusere CO₂-utslipp fra tunge kjøretøy i tråd med EUs klimapolitikk og forpliktelser i Parisavtalen, og samtidig bidra til mindre forurensning, spesielt i byer
- å tilrettelegge for reduserte kostnader i tungtransporten, både transportørenes driftskostnader og forbrukernes transportomkostninger
- å opprettholde teknologisk og innovativ lederposisjon for EUs produsenter av tunge kjøretøy og komponentleverandører til denne industrien

Forordningen retter seg i første rekke mot kjøretøyprodusenter og setter for første gang reduksjonsmål for CO₂-utslipp fra tunge kjøretøy. Reduksjonsmålene er på 15 % i 2025 og 30 % i 2030 sammenlignet med gjennomsnittet for nye, tunge kjøretøy registrert i EU i referanseperioden. Referanseperioden er satt til 1. juli 2019-30. juni 2020. Målet for 2030 skal evalueres i 2022. Kravene til utslippreduksjoner angis i gram CO₂ per tonnkilometer (g CO₂/tkm) for å gjenspeile de tunge kjøretøyenes transportnytte.

Forordningen omfatter i første omgang nye lastebiler i gruppe N2 (bil for godsbeholdring med tillatt totalvekt mellom 3.500 kg og 12.000 kg) og N3 (bil for godsbeholdring med tillatt totalvekt over 12.000 kg) med følgende spesifikasjoner:

- lastebiler med akselkonfigurasjon på 4x2 og med teknisk tillatt totalvekt på over 16 tonn
- lastebiler med akselkonfigurasjon på 6x2
- trekkvogner med akselkonfigurasjon på 4x2 og med teknisk tillatt totalvekt over 16 tonn, og
- trekkvogner med akselkonfigurasjon på 6x2

Disse fire gruppene er videre inndelt i ulike undergrupper hvor kjøretøyene blir gruppert ut fra gitte tekniske kriterier og typiske bruksmønstre. Kommisjonen anser at spesialkjøretøy som

renovasjonsbiler og anleggsbiler ikke har samme potensial for utslippsreduksjoner som tunge kjøretøy brukt i godstransport, og disse er derfor unntatt fra reduksjonsmålene nå i første omgang.

Når det gjelder busser, så lå det inne i forslaget til forordning at disse også skulle omfattes, men busser er ikke inkludert i virkeområdet til den vedtatte forordningen - i første omgang. Det er altså ikke satt noe reduksjonsmål til busser. Kommisjonen skal senest innen utgangen av 2022 evaluere forordningen og vil da vurdere å inkludere flere kjøretøygrupper og -typer i forordningen (artikkel 15), blant annet busser (gruppe M2 og M3).

Forordningen inneholder et insentivsystem for å øke andelen null- og lavutslippskjøretøy i form av såkalte superkreditter. Systemet med superkreditter vil belønne produsenter som investerer i innovative teknologiløsninger. Dette innebærer at tunge kjøretøy som er definert som null- eller lavutslippskjøretøy skal vektas høyere og skal inkluderes i beregningen av fabrikantenes gjennomsnittlige, spesifikke utslipp. Forordningen definerer et tungt lavutslippskjøretøy som et kjøretøy som har mindre enn halvparten av CO₂-utslippet for alle kjøretøy som tilhører samme kjøretøygruppe registrert i referanseperioden. Også null- og lavutslippslastebiler i gruppe N som ennå ikke er omfattet av reduksjonsmålene, som f.eks. spesialkjøretøy som renovasjonsbiler og anleggsbiler, vil telle med i beregningen av produsentenes null- og lavutslippsfaktor etter artikkel 5. Nullutslippskjøretøy skal telle som to kjøretøy i perioden 2019-2024 og lavutslippskjøretøy kan telles som opptil to kjøretøy, avhengig av CO₂-utslippet, etter en nærmere angitt beregningsmetode. Medberegning av null- og lavutslippskjøretøy får maksimalt redusere produsentenes gjennomsnittlige spesifikke utslipp med 3 prosent, hvorav maksimalt 1,5 prosent kan være fra kjøretøy som ennå ikke er omfattet av reduksjonsmålene. Fra 2025 og fremover vil superkredittsystemet bli erstattet med et system med mål for andelen null- og lavutslippskjøretøy i fabrikantenes kjøretøyflåte (2 % benchmark).

EU-kommisjonen skal årlig fra 1. juli 2020 beregne det gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslippet til en produsent, inkludert fabrikantens null- og lavutslippsfaktor basert på kredittsystemene nevnt ovenfor. Data som legges til grunn for Kommisjonens beregninger er bl.a. innrapporterte data slik det er beskrevet i forordning (EU) 2018/956. Rapporteringsforpliktelsene faller på registreringsmyndighetene og kjøretøyfabrikantene. Rapporteringsforpliktelsen for tunge kjøretøy begynner første gang i 2020, med frist 30. september. Det vil være Statens vegvesen som rapporterer på vegne av Norge. Statens vegvesen rapporterer i dag allerede for person- og varebiler, i henhold til forordningene 443/2009 og 510/2011. Rapporteringen går til Kommisjonen via EUs miljøbyrå EEA. Kommisjonen skal årlig senest 30. april offentliggjøre informasjon om produsentenes resultater knyttet til gjennomsnittlige CO₂-utslipp, produsentenes null- og lavutslippsfaktor og andre relevante data knyttet til forordningen.

Produsentspesifikke utslippsmål settes årlig fra 1. juli 2026 og måltallet gjelder for den foregående rapporteringsperioden. Hensikten er å sikre en rettfærdig fordeling av de totale reduksjonskravene som pålegges produsentene ved at det tas hensyn til mangfoldet av tunge kjøretøy som finnes. Som nevnt over deles kjøretøyene inn ulike undergrupper etter typiske bruksmønstre og tekniske egenskaper. Måltallet kalkuleres som et vektet gjennomsnitt av målene bestemt for hver undergruppe. Produsentene gis fleksibilitet til å balansere utslipp mellom de ulike undergruppene i sin portefølje. Altså kan overprestasjon i en undergruppe vektas mot underprestasjon i en annen.

Det innføres også en fleksibilitetsmekanisme, banking and borrowing, som tillater produsentene å balansere ut en underprestasjon et år med overprestasjon et annet. Oppsparte utslippskreditter fra rapporteringsårene 2019-2024 kan kun benyttes til beregning av produsentenes måloppnåelse i 2025 og ikke overføres videre til neste periode. For perioden 2025-2029 tillates fabrikantene både utslippskreditter og utslippsgjeld som avregnes mot hverandre og fabrikantens årlige reduksjonsmål. Den totale utslippsgjelden kan ikke være mer enn fem prosent av fabrikantens spesifikke utslippsmål i 2025 og må være utlignet senest i 2029.

I tilfeller hvor produsentene ikke oppnår sine utslippsreduksjonsmål, blir de ilagt en økonomisk sanksjon (overtredelsesgebyr) for sine overskridelser. Denne myndigheten er lagt til Kommisjonen. Sanksjonsavgiften er i perioden 2025-2029 satt til 4 250 euro per g CO₂/tkm, og fra 2030 er avgiften satt til 6 800 euro per g CO₂/tkm. Inntekter fra sanksjonsavgiftene vil inngå i EUs alminnelige budsjett.

Bestemmelser om å fastsette CO₂-utslipp og drivstofforbruk for tunge kjøretøy er gitt i forordning (EU) 2017/2400, og til dette benytter produsentene simuleringsverktøyet VECTO som Kommisjonen har utviklet. Produsentene skal sikre at verdiene for CO₂-utslipp og drivstofforbruk fastsatt for et kjøretøy ved godkjenning svarer til CO₂-utslipp og drivstofforbruk for kjøretøyet i virkelig trafikk. Artiklene 9 og 13 handler om verifisering av data. Typegodkjenningsmyndighetene skal verifisere at godkjenningsverdiene for CO₂-utslipp og drivstofforbruk til et kjøretøy samsvarer med CO₂-utslippet og drivstofforbruket for kjøretøyet i bruk. Ved avvik skal det rapporteres til Kommisjonen. Prosedyrer for verifisering og rapportering av avvik vil bli gitt i egne gjennomføringsrettsakter. Kommisjonen vil bli assistert av Climate Change Committee, der Norge har mulighet til deltakelse.

Kommisjonen ønsker å følge med på utviklingen av faktiske CO₂-utslipp og energiforbruk fra kjøretøy i bruk. Dette for å sikre typegodkjente verdier er representative for virkelig kjøring og for å forhindre at forskjellen mellom disse verdiene øker. Ved behov skal Kommisjonen sette inn tiltak. Prosedyrer for innsamling og behandling av data om CO₂-utslipp og energiforbruk fra kjøretøy i bruk blir gitt i en egen gjennomføringsrettsakt.

Forordningen gjør endringer i forordning (EF) nr. 595/2009 om avgasskrav til tunge kjøretøy, og innfører blant annet krav om at nye kjøretøy i gruppene M2, M3, N2 og N3 (busser og lastebiler) skal utstyres med innretninger som overvåker og registrerer drivstoff- og/eller energiforbruk, nyttelast og kilometertall. Dette skal brukes til formålet nevnt i forrige avsnitt, altså monitorering av utslipps- og energiforbruksverdier for kjøretøy i bruk. Tekniske krav for montering av slike måleinnretninger gis av Kommisjonen gjennom en gjennomføringsrettsakt senest 31. desember 2021.

Innen utgangen av 2022 skal Kommisjonen legge frem en rapport for Europaparlamentet og Rådet som evaluerer effekten av denne forordningen. Evalueringsrapporten skal bl.a. omhandle:

- reduksjonsmålet for 2030 og mulige mål for 2035 og 2040
- om også andre typer tunge kjøretøy skal omfattes av forordningen (by- og turbusser, spesialkjøretøy, andre typer tunge kjøretøy)
- insentivordningen for null- og lavutslippskjøretøy og fleksibilitetsmekanismen med utslippskreditter og -gjeld
- hvor representative verdier for CO₂-utslipp og drivstofforbruk fastsatt etter forordning (EU) 2017/2400 (VECTO) er for faktiske kjøreforhold
- en vurdering av simuleringsverktøyet VECTO for å sikre at verktøyet løpende oppdateres
- vurdere potensielt bidrag til reduksjoner av CO₂-utslipp ved bruk av syntetiske og avanserte, alternative drivstoff produsert med fornybar energi
- nivået på sanksjonsavgiften og vurdere muligheten for at slike avgiftsinntekter plasseres i et spesifikt fond eller et relevant program med formål om å sikre en rettferdig omstilling til en klimanøytral økonomi

Kommisjonen skal også senest i 2023 vurdere muligheten for å utvikle en felles EU-metodikk til bruk for vurdering og pålitelig datarapportering av hele livssyklusen for CO₂-utslipp fra nye tunge kjøretøy.

Til slutt gjør forordningen endringer i direktiv 96/53 om vekter og dimensjoner og i forordning (EU) 2018/956 om overvåking og rapportering, hvor datoer for rapporter som registreringsmyndigheter

og fabrikanter skal sende til Kommisjonen presiseres (senest 30. september 2020 og deretter årlig for den foregående rapporteringsperioden som går fra 1. juli-30. juni).

Særlig om endringer i direktiv 96/53/EF og forskrift om bruk av kjøretøy

Direktiv 96/53/EF om fastsettelse av største tillatte dimensjoner i innenlands og internasjonal trafikk og av største tillatte totalvekt i internasjonal trafikk for visse veigående kjøretøyer i Fellesskapet er implementert i norsk rett gjennom forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 om tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg.

96/53/EF ble ved endringsdirektiv 2015/719/EU tilføyd bestemmelser som pålegger medlemsstatene å sette tillatt totalvekt for motorvogner som bruker "alternativt drivstoff" 1 tonn høyere enn verdiene i direktivet, med et krav om at den ekstra vekten utgjøres av "den alternative drivstoffteknologien", altså batterier, gasstanker og lignende. Endringen hadde som formål å unngå at kjøretøy som benytter alternativt drivstoff, taper nyttelast som følge av at alternativ drivstoffteknologien kan gi noe høyere egenvekt enn ordinær dieseldrift. Endringen gjaldt 2-akslet motorvogn som ikke er buss (her ble det gitt en egen regel uavhengig av drivstoff), 3-akslet motorvogn og leddbuss. Direktivet påla altså ikke å tillate høyere vekter for 4-akslede motorvogner og vogntog.

Ved forordning 2019/1242 utvides nå disse bestemmelsene til å kreve at medlemsstatene tillater inntil 2 tonn høyere totalvekt for kjøretøy som oppfyller definisjonen av «nullutslippskjøretøy» i forordning 2019/1242. I tillegg utvides virkeområdet til bestemmelsene slik at også vogntog hvor motorvognen bruker alternativt drivstoff eller er et nullutslippskjøretøy får økt sin tillatte totalvekt tilsvarende.

Forskrift om bruk av kjøretøy § 5-4 nr. 2 (tillatt totalvekt for enkeltkjøretøy) og nr. 3 (tillatt totalvekt for vogntog) må dermed endres i samsvar med endringene i 96/53/EF. I tillegg må det inntas en ny definisjon av «nullutslippskjøretøy» i § 5-2.

I norsk regelverk er tillatt totalvekt for enkelte kjøretøy og for vogntog noe høyere enn hva direktiv 96/53/EF krever. I likhet med ved implementeringen av direktiv 2015/719 ser Statens vegvesen det som mest hensiktsmessig å i første omgang kun heve tillatt totalvekt for enkeltkjøretøy på de punktene hvor dette er nødvendig for å oppfylle direktivets forpliktelser. Dette skyldes i hovedsak at vi i skrivende stund ikke har kartlagt hvilke konsekvenser ytterligere økninger vil ha med tanke på brubelastning, og at det er usikkert hvorvidt det er mulig å nyttiggjøre seg av ytterligere økte vekter uten å overstige tillatte vekter for kjøretøyet og tillatte aksellaster i Bk10. Statens vegvesen vil på et senere tidspunkt vurdere om tillatt totalvekt i vårt nasjonale regelverk bør økes ytterligere for å gjenspeile differansen i direktivet mellom kjøretøy med ordinær dieseldrift, kjøretøy som bruker alternativt drivstoff og nullutslippskjøretøy. Denne vurderingen vil ta for seg både konsekvenser for infrastrukturen, miljømessige gevinster og eventuelle relevante kjøretøytekniske forhold. I dette arbeidet kan det også være aktuelt å vurdere om det bør gjøres tilsvarende justeringer i bestemmelsen om dispensasjon for blant annet motorredskaper.

Største tillatte totalvekt for Bk10/50 i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-4 nr. 2 må etter dette endres på følgende punkter:

| Motorvogn | Ordinært drivstoff | Alternativt drivstoff | Nullutslipp |
|---------------------------------------|--------------------|-----------------------|--|
| Motorvogn med to aksler, unntatt buss | 19 t | 19 t | 20 t (19 t + vekten av nullutslippsteknologien inntil 1 tonn) |

| | | | |
|---|------|--|--|
| Motorvogn med tre aksler | 26 t | 26 t | 27 t (26 t + vekten av nullutslippsteknologien inntil 1 tonn) |
| Motorvogn med tre aksler hvor drivakselen har tvillingmonterte hjul og luftfjæring i henhold til direktiv 96/53/EF, eller hver drivaksel har tvillingmonterte hjul og ingen av akslene overstiger 9,5 t | 26 t | 27 t (26 t + vekten av den alternative drivstoffteknologien inntil 1 tonn) | 28 t (26 t + vekten av nullutslippsteknologien inntil 2 tonn) |
| Leddbuss | 28 t | 29 t (27 t + vekten av den alternative drivstoffteknologien inntil 1 tonn) | 30 t (28 t + vekten av nullutslippsteknologien inntil 2 tonn) |

Tillatt totalvekt for nullutslippskjøretøy vil fremgå av fotnoter på samme måte som for kjøretøy som bruker alternativt drivstoff.

Direktiv 96/53/EF krever kun at medlemsstatene tillater totalvekt 40 tonn for 5- og 6-akslet vogntog. Største tillatte totalvekt for 5- og 6-akslet vogntog i norsk regelverk er på sin side satt til henholdsvis 46 og 50 tonn. Selv om det dermed ikke er nødvendig å endre våre nasjonale bestemmelser på dette punktet for å overholde direktivets krav, ser Statens vegvesen det likevel som hensiktsmessig å legge til rette for at vogntog hvor motorvognen benytter alternativt drivstoff eller er nullutslippskjøretøy, ikke skal miste nyttelast som følge av motorvognens høyere egenvekt. Vi vil derfor innta en ny bokstav c i § 5-4 nr. 3 som angir at der motorvognen får økt tillatt totalvekt inntil vekten av alternativ drivstoffteknologi eller nullutslippsteknologi, får vogntoget økt sin totalvekt tilsvarende.

I skrivende stund er det ikke kartlagt hvilken betydning en slik økning vil ha med tanke på belastning på bruer. Vi antar likevel at omfanget av vogntog som har mulighet til å benytte seg av adgangen til å ha totalvekt 51 eller 52 tonn i første omgang vil være såpass lite at det ikke utløser behov for nye bruberegninger. Vi tar likevel forbehold om at det kan skje justeringer på dette punktet.

Tillatte aksellaster økes ikke. Den eventuelle ekstra vekten må dermed fordeles slik at tillatte aksellaster i § 5-4 nr. 1 tabell 1 overholdes. Endringene vil i første omgang kun gjelde for veger i Bk10/50 i de til enhver tid gjeldende veglistene.

Definisjonen av «nullutslippskjøretøy» i forskrift om bruk av kjøretøy viser til forordning 2019/1242, hvor «nullutslippskjøretøy» er definert som «*et tungt kjøretøy uten forbrændingsmotor eller med en forbrændingsmotor, der udleder under 1 g CO₂/kWh som fastsat i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 595/2009 og gjennomførelsesforanstaltningerne hertil, eller som udleder under 1 g CO₂/km som bestemt i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 [16] og gjennomførelsesforanstaltningerne hertil.*» Statens vegvesen antar at dette også vil omfatte en del kjøretøy som til nå har vært omfattet av bestemmelsene om tilleggsvekt for kjøretøy som bruker alternativ drivstoffteknologi.

Tilleggsvekt som følge av nullutslippsteknologien dokumenteres og fremgå av enten merkeplate, tilleggsdokument eller merknad i vognkortet på samme måte som tilleggsvekt som følge av alternativ drivstoffteknologi.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Forordningen får i første omgang anvendelse for fabrikanter av kjøretøy i gruppe N2 og N3 som definert i virkeområdet til forordningen. Virkeområdet i forordning (EU) 2017/2044 (om fastsettelse av CO₂-utslipp og drivstofforbruk fra tunge kjøretøy - VECTO) gjelder fabrikanter av basiskjøretøy, og forordningen vil således ikke gjelde norsk påbyggerindustri.

Rapporteringsforpliktelsene som følger av forordning (EU) 2018/956 faller på registreringsmyndigheter og kjøretøyfabrikanter. I Norge vil Statens vegvesen være rapporteringsmyndighet. Det vil måtte påregnes noen ressurser til rapporteringsarbeid, men dette kan tas innenfor Statens vegvesens budsjett. Reduksjonsmålene vil på sikt kunne få innvirkning på CO₂-relaterte avgiftsinntekter, i form av at når kjøretøyene forventes å bli mer drivstoffeffektive, så kan det bli mindre avgiftsinntekter fra drivstoff.

Det forventes at kravene vil øke produsentkostnadene og dermed gjøre kjøretøy noe dyrere i innkjøp. Samtidig vil lavere utslipp gi reduserte drivstoffkostnader. Kommisjonen anslår i sin konsekvensanalyse at disse besparelsene vil være markant høyere enn merkostnaden for et nytt kjøretøy utstyrt med teknologi for reduksjon av CO₂-utslipp.

Ifølge EU-kommisjonens konsekvensanalyse vil CO₂-utslippene fra tungbilflåten reduseres med 3-8 prosent frem til 2030 sammenlignet med referansebanen. Videre er det beregnet at NO_x-utslippene vil reduseres med 1,3-4,7 prosent og små partikler (PM_{2,5}) med opptil 0,6 prosent frem til 2030.

Rettsakten ble vedtatt 20. juni 2019, og trådte i kraft i EU 14. august 2019.

4. Implementering av forordning (EU) 2019/1859

Forordning (EU) 2019/1242 setter for første gang reduksjonsmål til CO₂-utslipp fra tunge kjøretøy og retter seg i all hovedsak mot kjøretøyfabrikantene. Reduksjonsmålene er på 15 % i 2025 og 30 % i 2030 sammenlignet med gjennomsnittet for nye, tunge kjøretøy registrert i EU i referanseperioden. Referanseperioden er satt til 1. juli 2019-30. juni 2020. Bestemmelser om å fastsette CO₂-utslipp og drivstofforbruk for tunge kjøretøy er gitt i forordning (EU) 2017/2400, og til dette benytter produsentene simuleringsverktøyet VECTO som Kommisjonen har utviklet. Relevante data skal årlig rapporteres til EU-kommisjonen via Det europeiske miljøbyrået (EEA) slik det er beskrevet i forordning (EU) 2018/956. Det er viktig å sikre at data som overvåkes og rapporteres er pålitelige, og at CO₂-referanseutslippene utgjør et robust og representativt grunnlag for å fastsette CO₂-utslippsmålene for hele unionens bilpark. Kommisjonen skal ha mulighet til å kontrollere og om nødvendig gjøre tiltak for å sikre at de endelige dataene er korrekte.

For å ivareta sistnevnte, krever EU-kommisjonen gjennom forordning (EU) 2018/1859 at fabrikantene overvåker og innrapporterer "sum exec"-datafilen fra simuleringsverktøyet VECTO. Fabrikantene skal overvåke og innrapportere "sum exec"-datafilen for nye kjøretøy med en simuleringsdato tidligere enn 1. juli 2021 og rapportere denne for hvert nye, tunge kjøretøy etter nærmere angitte frister. "Sum exec"-datafilen er en kommaseparert fil som genereres i simuleringsverktøyet som skal ha samme navn som arbeidsfilen samt filnavnendelsen.vsum, og som inneholder aggregerte resultater per simulerte oppgaveprofil og nyttelast for det simulerte kjøretøyet. Datafilene overføres elektronisk av fabrikantens kontaktperson til rapporteringssystemet Business Data Repository, som forvaltes av EEA. Fabrikanten er ansvarlig for nøyaktigheten og kvaliteten av dataene, og skal straks informere EU-kommisjonen dersom eventuelle feil oppdages.

Rettsakten har til hensikt å sikre at dataene som innrapporteres er pålitelige, robuste og korrekte. Dette er viktig blant annet for å sikre at CO₂-referanseutslippene ikke settes for høyt og dermed reduserer ambisjonene av de fastsatte utslippsreduksjonsmålene.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Forordning (EU) 2019/1859 retter seg mot fabrikantene av tunge kjøretøy og presiserer deres rapporteringsforpliktelser ovenfor EU-kommisjonen. Det er fabrikanten av basiskjøretøyet som bruker simuleringsverktøyet VECTO, og forordningen vil således ikke gjelde norsk påbyggerindustri.

Forordningen antas å få minimale økonomiske og administrative konsekvenser for offentlige og private aktører i Norge, utover arbeidet som kreves for å implementere rettsakten i norsk rett. Forordningen vurderes å henhøre under Gruppe 2 (rettsakter som krever forskriftsendring og som ikke griper vesentlig inn i norsk handlefrihet).

Forordningen ble vedtatt 6. november 2019 og trådte i kraft i EU 10. november 2019.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser

Se de konkrete vurderingene knyttet til hver rettsakt.

I sum vurderes det at forordningene får begrensede økonomiske og administrative konsekvenser for offentlige og private aktører i Norge.

6. Rettslige konsekvenser for Norge

Gjeldende forskrift 28. desember 2018 nr. 2247 om krav til CO₂-utslipp mv. for produsenter av person- og varebiler omhandler kun *lette* kjøretøy. Forskriften er hjemlet i vegtrafikkloven § 13b.

Alle de fire rettsaktene som nå sendes på høring omhandler *tunge* kjøretøy, og nevnte § 13b må derfor endres for å kunne implementere rettsaktene i norsk rett. Det er usikkert akkurat når lovendringen vil finne sted, men sannsynligvis 1. halvår 2020.

I likhet med tilsvarende regulering for person- og varebil, medfører forslaget begrenset avståelse av suverenitet ved at Kommisjonen, det vil sannsynligvis for oss si ESA, gis myndighet til å illegge overtredelsesgebyr også på norsk territorium og overfor norske borgere. Innlemmelse i EØS-avtalen krever dermed Stortingets samtykke. For person- og varebilområdet har vi godtatt tilsvarende begrenset avståelse av suverenitet og Prop LS for person- og varebil ligger til behandling i Stortinget.

Det tas derfor artikkel 103-forbehold.

7. Andre opplysninger

Forordningene 2018/856 og 2019/1242 har blitt behandlet i Spesialutvalget for Transport, og er blitt vurdert relevante og akseptable for Norge. Forordningene vurderes å henhøre under Gruppe 1 (rettsakter som krever lov- eller budsjettendring samt rettsakter som krever forskriftsendring som vurderes å gripe vesentlig inn i norsk handlefrihet.)

Forordning 2019/888 har gått etter EFTAs Hurtigprosedyre og har blitt vurdert relevant og akseptabel av Statens vegvesen. Forordning 2019/1859 er foreløpig ikke behandlet i Spesialutvalget, men Statens vegvesens foreløpige vurdering er at den er relevant og akseptabel. Begge forordningene vurderes å henhøre under Gruppe 2 (rettsakter som krever forskriftsendring og som ikke griper inn i norsk handlefrihet.)

8. Vurdering

Overgangen til lavutslippssamfunnet er en av våre viktigste globale utfordringer. Regjeringen vil arbeide for at transportsektoren tar sin del av utslippskuttene, slik at vi oppfyller Paris-avtalen og Norges klimaforpliktelser. Norge mener EUs arbeid med å fastsette utslippsstandarder for nye kjøretøy er svært viktig og støtter at det settes reduksjonsmål også for tunge kjøretøy. Dette fremheves bla. i regjeringens EU-strategi.

For å nå målsetningen om overgang til lavutslippssamfunnet er det svært viktig å redusere utslippene fra transportsektoren, og en nøkkelfaktor her er å ta i bruk ny teknologi. Regjeringen har ambisiøse mål i Nasjonal Transportplan, og for å nå disse målene er EUs regelverk om utslippsstandarder for personbiler, lette varebiler og tunge kjøretøy svært viktig.

Det er videre viktig å fortsette å utvikle datasimuleringsverktøyet VECTO som benyttes for å beregne CO₂-utslipp fra nye tyngre kjøretøy. Utviklingen av et robust målesystem er et nødvendig skritt for å oppnå utslippsstandarder for tyngre kjøretøy. En kontrollmekanisme for dette ligger inne i forordningen.

Forordningene anses derfor i tråd med norske interesser.

9. Høringsfrist:

Statens vegvesen ber om at høringsinstansenes eventuelle kommentarer til forslag til endringer gis **innen tirsdag 28. april 2020.**