



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Implementering av forordningene (EU) 2019/1839, 2019/1840, 2019/939 og 2020/22 – gjelder CO₂-utslipp fra lette og tunge kjøretøy

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

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

Statens vegvesen
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
6. april 2020

0. Innledning og oversikt

Statens vegvesen sender med dette forslag til endring i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften) og forskrift 28. desember 2018 nr. 2247 om krav til CO₂-utslipp mv. for produsenter av person- og varebiler 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:

- **Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/1839** av 31. oktober 2019 om endring av gjennomføringsforordning (EU) 2017/1152 med hensyn til fastsettelse og rapportering av WLTP-CO₂-verdier for visse kategorier av nye lette nyttekjøretøyer og tilpasning av inputdataene til korrelasjonsverktøyet
- **Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/1840** av 31. oktober 2019 om endring av gjennomføringsforordning (EU) 2017/1153 med hensyn til fastsettelse og rapportering av WLTP-CO₂-verdier for visse kategorier av nye personbiler og tilpasning av inputdataene til korrelasjonsverktøyet
- **Kommisjonsforordning (EU) 2019/1939** av 7. november 2019 om endring av forordning (EU) nr. 582/2011 med hensyn til understøttende strategier for utslippsreduksjon (AES), tilgang til kjøretøyets OBD-opplysninger om reparasjon og vedlikehold, utslippsmålinger i perioder med kald motorstart og bruken av bærbare utslippsmålingssystemer (PEMS) til måling av partikkelantall for tunge kjøretøyer
- **Delegert kommisjonsforordning (EU) 2020/22** av 31. oktober 2019 om endring av vedlegg I og II til europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/631 med hensyn til overvåking av CO₂ -utslipp fra nye lette nyttekjøretøyer som typegodkjennes etappevis

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) 2019/1839

Forordning (EU) 2019/1839 endrer forordning (EU) 2017/1152 når det gjelder fastsettelsen og rapportering av WLTP-CO₂ verdier for visse kategorier av lette nyttekjøretøyer, samt tilpasning av inputdata i korrelasjonsberegninger. Forordningen endrer artikkel 3, 4, 6 og vedlegg I i forordning (EU) 2017/1152.

Bakgrunnen for endringen i 2017/1152 er å presisere hvilke CO₂ -verdier som skal tildeles for lette nyttekjøretøy som skal markedsføres i 2020 og som restkjøretøy frem til 1. juni 2022. Dette gjelder for kjøretøy som er testet etter New European Drive Cycle (NEDC). I forbindelse med beregning av de spesifikke målene for CO₂ -utslipp som gjelder for fabrikantene fra 2021 til 2024, må disse kjøretøyene tas med i beregningene for å kontrollere at målene for 2021- 2024 (som fremgår av forordning 2019/631) er oppfylt.

I forordning 2019/631 fremgår det at reduksjon av CO₂ -utslipp fra hele EU's kjøretøypark for nye, lette nyttekjøretøy for perioden 2025 - 2030 skal beregnes på grunnlag av CO₂ -verdiene som er fastsatt i henhold til forordning 2017/1151. Det er videre presisert nærmere hvilke verdier som skal brukes for hybride kjøretøy og for ladbare hybrider.

Forordning 2019/1839 medfører derfor bl.a. følgende endringer av forordning 2017/1152:

- **I artikkel 3.** pkt. 1 bokstav d er det foretatt endringer når det gjelder overholdelse av målene for utslipp for perioden 2017 - 2020, ved at måleområdet er utvidet til også å gjelde kjøretøy i gruppe N1 med en referansevekt mellom 2380 - 2610 kg.
- **I artikkel 4** er det satt inn et nytt pkt.1a hvor det fremgår at for HDV avledet N1 kjøretøy som er registret i 2020 - hvor grenseverdiene for CO₂ er i henhold til ECE 101 - skal følgende gjelde: Dersom utvidelsen av typegodkjenningen er gitt innen 31. desember 2020 og WLTP-CO₂ verdiene er i henhold til 2017/1151 skal WLTP-CO₂ gjelde for HDV N1- kjøretøy som er registrert i 2020, dersom type, variant- og versjon er lik med det som fremgår av typegodkjenningen for den gjeldende typegodkjenningsutvidelsen. Videre skal fabrikanten senest den 28. februar 2021 forelegge følgende opplysninger til Kommisjonen for hvert kjøretøy som er omfattet av endringen:
 - o Kjøretøyets identifikasjonsnummer
 - o Type, variant og versjonskode
 - o Typegodkjenningsnummer, inkl. mva. utvidelse nummer
 - o Kopi av typegodkjenningsbeviset.
- **I artikkel 4** pkt. b er det beskrevet hvordan WLTP-CO₂ verdien for typegodkjente HDV N1 kjøretøy - hvor typegodkjenningen ikke forlenges innen 31. desember 2020 - skal beregnes.
- **I artikkel 4** pkt. 2 er det bestemt at restkjøretøy som ikke er typegodkjent i henhold til forordning 2017/1151, men som er registrert i 2020 skal tildeles WLTP-CO₂ verdier for hvert registrert kjøretøy i henhold til beregningsmåten i artikkel 4 pkt.b. Det samme gjelder for restkjøretøy som er registrert i 2021 og 2022.
- **Artikkel 6a** pkt.1 har endringer når det gjelder korreksjon av NEDC-CO₂ verdier som brukes ved beregning av gjennomsnittlige utslipp, hvor det er beskrevet hvordan fabrikanten skal beregne de kombinerte CO₂-verdier for hvert nyttekjøretøy som er registrert i 2020. Dette gjelder for kjøretøy som har forbrenningsmotor. Dette gjelder ikke ladbare hybrid- og ladbare hybridkjøretøy.

I vedlegg 1 er det foretatt endring i pkt. 2.1 hvor det fremgår at for ikke ladbare hybrid- og ladbarehybride kjøretøyer skal NEDC-CO₂ -verdiene fastsettes ved bruk av fysiske tester av kjøretøyet, i stedet for bruk av korrelasjonsverktøy. Det er videre foretatt endringer i tabell 1 hvor bl.a. ordet inputparametre erstattes med ordet servicebatterikapasitet. De øvrige endringer i tabellen knytter seg til beregninger for hybride kjøretøyer.

Forordningen ble vedtatt 31. oktober 2019, og trådte i kraft i EU 24. november 2019.

2. Implementering av forordning (EU) 2019/1840

I forordning (EU) 2019/631 er det bestemt at EUs CO₂ utslippsmål for 2025 og 2030 for nye personbiler skal beregnes for nye personbiler registrert i 2020. Videre er det i gjennomføringsforordning (EU) 2017/1153 fastsatt bestemmelser for produsenter når det gjelder beregning og rapportering av CO₂ -utslipp.

Det er imidlertid behov for ytterligere presisering av hvordan disse verdiene skal bestemmes, spesielt når det gjelder hybridkjøretøyer (både ladbare og ikke ladbare hybrider). Videre må det også presiseres hvordan CO₂ -utslippsverdiene skal bestemmes i de tilfeller hvor det utføres flere CO₂ -utslippstester i forbindelse med typegodkjenning.

Korrelasjonen av CO₂ -utslipp fra ikke ladbare- og ladbare hybridkjøretøy må være basert på fysiske kjøretøyttester, og ikke på grunnlag av korrelasjonsverktøy. Dette fordi det er komplisert å justere korrelasjonsverktøyet for denne type kjøretøy. For å sikre at korrelasjonsresultatene kan verifiseres, må de tekniske testdataene for disse kjøretøyene imidlertid formidles til Kommisjonen (på samme måte som for konvensjonelle kjøretøyer).

Ved Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/1840 inntas ovenstående presiseringer. Blant nødvendige endringer i (EU) 2017/1153 nevnes:

- Artikkel 7 - hvor det beskrives hvordan fabrikantene skal beregne utslipp av kjøretøy med bare forbrenningsmotor, for ikke ladbare hybrider og for ladbare hybrider.
- Vedlegg I:
 - I pkt. 2.1, annet ledd er det foretatt endringer/tillegg når det gjelder fastsettelse av CO₂ for hybride kjøretøy
 - Pkt. 2.4, tabell 1, pkt. 24, andre kolonne, hvor "Inputparametre til korrelasjonsverktøy" erstattes med "Servicebatterikapasitet"
 - Pkt. 2.4, tabell 1, pkt. 38 – 41, 60 og 77, hvor det i første kolonne er tatt med ladebeholdningsverdi for hybride kjøretøy.

Forordningen ble vedtatt 31. oktober 2019 og kom til anvendelse i EU 24. november 2019.

3. Implementering av forordning (EU) 2019/1939

Forordning (EF) nr. 595/2009 omhandler avgassutslipp fra tunge nyttekjøretøy, herunder grenseverdier for utslippene og ikrafttredelsesdatoer. Forordning (EU) nr. 582/2011 inneholder de konkrete tekniske og administrative bestemmelsene som er nødvendige for å gjennomføre forordning 595/2009, slik at tunge kjøretøy skal kunne typegodkjennes etter regelverket. Forordning 582/2011 er i sin tur endret en rekke ganger ved ulike forordninger, og endres nå ved forordning (EU) 2019/1939.

Bestemmelsene for å angi og vurdere hjelpestrategi for utslippsreduksjon (AES) har i forordning 2017/1151 blitt endret for lette kjøretøy, og av den grunn blir eksisterende bestemmelser for AES i 582/2011 tilpasset. Det blir nærmere beskrevet hva fabrikanten skal angi i sin AES-dokumentasjonspakke, og hvordan denne pakken - som skal være begrenset til 100 sider - skal struktureres. AES-dokumentasjonspakken inkluderes i fabrikantens søknad om EU-typegodkjenning av et motorsystem eller en motorfamilie som en separat teknisk enhet med hensyn til utslipp.

Som en del av typegodkjenningsprosedyren utføres samsvarstester av kjøretøy tatt i bruk. Dette gir mulighet til å verifisere avgasskontrollsystemenes yteevne i kjøretøyets driftsmessige levetid. Slike tester utføres ved hjelp av et bærbart utslippsmålesystem (PEMS) som vurderer utslippene under normale driftsforhold. PEMS brukes også til å kontrollere utslipp utenfor testsyklusene (off-cycle emissions) ved typegodkjenning.

Utslippsprestasjonen for tunge kjøretøy i perioden etter kaldstart vurderes på nåværende tidspunkt ikke som et ledd i typegodkjenningstesten eller samsvarstesten. Etter en kontroll hvor data fra typegodkjenningstester og samsvarstester har blitt samlet inn og analysert, ble det konstatert at betydelige mengder av det totale NO_x-utslippet ikke hadde blitt inkludert i analysen som følge av at kaldstartperioden ikke er med i vurderingen. For at målingene bedre skal gjenspeile de faktiske utslippene, revideres målemetoden slik at utslipp under kaldstartperioden inngår.

Tabellen som angir bokstavkoder som brukes i avgassgodkjenningene er også blitt oppdatert. Tabellen gir blant annet oversikt over ikrafttredelsesdatoer og siste dato for registrering.

Måling av partikkelantall ved hjelp av PEMS har blitt gjennomført med godt resultat med reglene for typegodkjenning av lette kjøretøy. EU-kommisjonen vurderer det derfor som hensiktsmessig å innføre lignende krav i typegodkjenningsbestemmelsene for tunge kjøretøy også. Kommisjonen anerkjenner at det for kjøretøy med forbrenningsmotor med gnisttenning eller motor med to ulike drivstoff som benytter komprimert naturgass (CNG), flytende naturgass (LNG) eller flytende petroleumsgass (LPG) kan være behov for tekniske tilpasninger for å overholde overensstemmelsesfaktoren for partikkelantall. For å gi fabrikanter av kjøretøy med gassmotorer tilstrekkelig tid til å endre sine produkter i samsvar med kravene i forordningen, innføres det en overgangsperiode for å kunne overholde den maksimalt tillatte overensstemmelsesfaktoren for kjøretøy utstyrt med slike motorer. Overgangsperioden for disse gruppene er på to år sammenholdt med når kravene trer i kraft for tunge kjøretøy med øvrige motortyper.

Med virkning fra 1. januar 2021 (1. januar 2023 for de som er gitt overgangsordning nevnt ovenfor) skal kravene i forordning 2019/1939 oppfylles i forbindelse med nye typegodkjenninger og fra 1. januar 2022 (1. januar 2024) ved nye registreringer. Med virkning fra 1. januar 2022 (1. januar 2024) skal myndigheter forby erstatningsmotorer på markedet som ikke tilfredsstiller forordning 2019/1939.

Vurdering:

Forordningen skjerper avgasskravene til tunge kjøretøy ved at det settes krav til partikkelantall og at utslipp ved kaldstart inngår i typegodkjenningsbestemmelsene. Dette er i tråd med norske interesser, og anses positivt.

Forordningen ble vedtatt 7. november 2019, publisert i EU-tidende 25. november 2019 og trådte i kraft i EU 15. desember 2019.

4. Implementering av forordning (EU) 2020/22

Med virkning fra 1. januar 2020, opphever og erstatter basisforordning (EU) 2019/631 forordningene (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 om målkrav til CO₂-utslipp fra nye personbiler og varebiler som registreres i EU/EØS-området.

Den nye avgasstestmetoden for måling av drivstofforbruk og CO₂-utslipp, WLTP, har erstattet den tidligere avgasstestmetoden NEDC. Fra 1. september 2019 vil alle lette kjøretøy være omfattet av den nye avgasstestprosedyren, som er gitt i forordning (EU) 2017/1151, og varebiler som registreres første gang fra og med 1. september 2019 skal være testet i henhold til WLTP. Som følge av endringen av avgasstestmetode, har det vært nødvendig å tilpasse metoden for å fastsette CO₂-utslipp og drivstofforbruk til varebiler som er bygd og typegodkjent i flere etapper. Den nye metoden ble vedtatt og innarbeidet i forordning (EU) nr. 510/2011 ved forordning (EU) 2019/986. Som følge av at forordning (EU) nr. 510/2011 er opphevet og erstattet av forordning (EU) 2019/631 med virkning fra 1. januar 2020, må sistnevnte rettsakt endres slik at den nye metoden for å fastsette CO₂-utslipp og drivstofforbruk til varebiler som er bygd og typegodkjent i flere etapper, fortsatt kan brukes fra samme dato.

Ifølge både forordning (EU) nr. 510/2011 og forordning (EU) 2019/631 skal utslippsmålene og de spesifikke CO₂-utslippene til en etappevis bygd varebil tildeles fabrikanten av basiskjøretøyet. For å gi fabrikanten av basiskjøretøyet mulighet til å planlegge oppfyllelse av sine utslippsmål på en effektiv måte, er det opprettet en metode som sikrer at CO₂-utslipp og vekt som tildeles fabrikanten av basiskjøretøyet er kjent på tidspunktet for produksjon og salg av det delvis oppbygde kjøretøyet, og ikke først når fabrikanten av den siste etappen gjør det etappevis ferdigoppbygde kjøretøyet tilgjengelig på markedet. For å fastsette CO₂-utslippet til basiskjøretøyet, benyttes interpoleringsmetoden som er gitt i forordning (EU) 2017/1151. De fastsatte verdier for CO₂-utslipp og vekt for det delvis oppbygde kjøretøyet bør være så representative som mulig for de spesifikke verdier for CO₂-utslipp og vekt for det ferdige kjøretøyet i kjøreklar stand. Fabrikanten av basiskjøretøyet skal rapportere til EU-kommisjonen de inputverdier som benyttes i interpoleringsmetoden, samt basiskjøretøyets verdier for CO₂-utslipp og vekt. Samtidig skal medlemsstatene fortsatt rapportere spesifikke CO₂-utslipp og vekt i kjøreklar stand for det ferdigoppbygde kjøretøyet som registreres i landet.

På grunnlag av de innrapporterte dataene skal EU-kommisjonen løpende vurdere hvor representative basiskjøretøyets CO₂-verdier er og informere fabrikantene om eventuelle konstaterte avvik. I tilfelle betydelige og vedvarende avvik (satt til 4 % eller mer) mellom de gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslippene til det ferdige kjøretøyet og gjennomsnittet av CO₂-utslippene bestemt for fabrikanten av basiskjøretøyet, skal verdiene for det etappevis ferdigoppbygde kjøretøyet brukes til å fastslå om fabrikanten oppfyller sine spesifikke utslippsmål.

Økonomiske og administrative konsekvenser

For fabrikanten av basiskjøretøyet følger det endrede rapporteringsforpliktelser, mens rapporteringsforpliktelsene for registreringsmyndighetene fortsetter som tidligere. Det antas derfor små økonomiske og administrative konsekvenser for offentlige og private aktører i Norge, utover det som må gjøres for å implementere rettsakten i norsk rett.

Rettsakten ble vedtatt 31. oktober 2019, publisert i EU-tidende 14. januar 2020 og trådte i kraft i EU 21. januar 2020.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser

Se de konkrete vurderingene knyttet til én av rettsaktene.

For øvrig antas implementeringen ikke å få økonomiske konsekvenser av betydning for private eller offentlige myndigheter i Norge. Den vil heller ikke medføre administrative konsekvenser utover det som må gjøres for å implementere rettsakten i norsk regelverk.

6. Rettslige konsekvenser for Norge

Forordningene 2019/1839 (personbil), 2019/1940 (lett varebil) og 2020/22 (tunge kjøretøy) vil bli implementert i forskrift 28. desember 2018 nr. 2247 om krav til CO₂ -utslipp mv. for produsenter av person- og varebiler.

Forskriften omhandler p.t. kun *lette* kjøretøy. Imidlertid er det et pågående lovgivningsarbeid knyttet vegtrafikkloven § 13b med sikte på utvidet virkeområde, slik at forskriften også vil omfatte *tunge kjøretøy*. Arbeidet er antatt slutført innen sommeren 2020.

Forordning 2019/1939 vil bli implementert i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften).

7. Andre opplysninger

Alle forordningene har gått etter EFTAs Hurtigprosedyre og har blitt vurdert relevante og akseptable av Statens vegvesen. Forordningene vurderes å henhøre under Gruppe 2 (rettsakter som krever forskriftsendring og som ikke griper inn i norsk handlefrihet.)

Norge har ikke deltatt i internasjonale fora ved utarbeidelsen av rettsaktene.

8. Høringsfrist:

Statens vegvesen ber om at høringsinstansenes eventuelle kommentarer til forslag til endringer gis **innen onsdag 29. april 2020**.