



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Implementering av forordningene (EU) 2021/392 og 2021/1961 – gjelder rapporteringsforpliktelser og fastsettelse av bilfabrikantenes spesifikke utslippsmål knyttet til CO₂-utslipp fra person- og varebiler

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
19. januar 2022

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 på offentlig høring.

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

De vedtatte forordningene er:

- **Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2021/392** av 4. mars 2021 om overvåking og innrapportering av opplysninger knyttet til CO₂-utslipp fra person- og varebiler i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/631 og oppheving av gjennomføringsforordning (EU) nr. 1014/2010, (EU) nr. 293/2012, (EU) 2017/1152 og (EU) 2017/1153
- **Delegert kommisjonsforordning (EU) 2021/1961** av 5. august 2021 om endring av vedlegg I til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009 for å ta høyde for utviklingen i massen til nye personbiler som ble registrert i 2017, 2018 og 2019

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.lovdatab.no. Forordningene finnes bl.a. på EU sine hjemmesider: https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/legislation_en.

1. Implementering av forordning (EU) 2021/392

Forordning (EU) 2019/631 trådte i kraft 1. januar 2020 og setter reduksjonsmål for CO₂-utslippskrav til nye person- og varebiler som blir registrert i Europa. De konkrete reduksjonsmålene retter seg mot bilfabrikantene og er satt for årene 2025 og 2030. Overvåking og rapportering av data om nye person- og varebiler som blir registrert i det enkelte land er essensielt for å undersøke hvordan fabrikantene ligger an i å nå sine reduksjonsmål.

Forordning (EU) 2021/392 beskriver *hvordan* rapporteringsforpliktelsene som følger av artikkel 7 i forordning (EU) 2019/631 skal gjennomføres. Tidligere ble dette beskrevet i forordning (EU) nr. 1014/2010 (for personbiler) og (EU) nr. 293/2012 (for varebiler), men dette blir nå samlet i ett regelverk. Disse forordningene ble opphevet med virkning fra 1. mars 2021.

Overvåknings- og rapporteringssyklusen består av tre hovedtrinn:

- Årlig rapportering fra registreringsmyndighetene av tekniske data relatert til nye person- og varebiler som ble registrert i det enkelte land det foregående året.

- EU-kommisjonen videresender, med støtte fra Det europeiske miljøbyrået (EEA), disse foreløpige dataene til de berørte fabrikantene.
- Fabrikantene verifiserer dataene og melder tilbake til Kommisjonen dersom det er behov for korrigerende av enkelte data.

Forordningen spesifiserer tydelig hva de ulike aktørene skal gjøre innenfor de enkelte trinn og innenfor de relevante tidsfristene. Dette er viktig for å sikre at det endelige datasettet som EU-kommisjonen publiserer, og som brukes til å fastsette fabrikantenes gjennomsnittlige CO₂-utslipp og til å sjekke om fabrikantenes spesifikke CO₂-utslippsmål overholdes, er robust og pålitelig.

Nye rapporteringsparametere

I henhold til artikkel 12 i forordning (EU) 2019/631, er EU-kommisjonen fra 2021 forpliktet til å samle inn data om person- og varebilers drivstoff- og energiforbruk ved virkelig kjøring. Slik informasjon registreres av et OBD-system for overvåkning av drivstoff- og/eller energiforbruk slik det fremgår av artikkel 4a i forordning (EU) 2017/1151. Slike data skal samles inn så snart de er tilgjengelige fordi det er viktig så tidlig som mulig å identifisere hvordan forskjeller mellom forbruk under virkelig kjøring og tilsvarende typegodkjenningsverdier utvikles over tid, både for å kunne overvåke hvor effektive CO₂-utslippsstandardene er til å minske kjøretøyenes faktiske CO₂-utslipp, og for å kunne informere allmennheten.

Fabrikantenes innsamling og rapportering av data fra virkelig kjøring

Fabrikantene blir av ovennevnte grunn forpliktet til å samle inn data fra virkelig kjøring sammen med VIN-nummer for nye person- og varebiler utstyrt med relevant OBD fra kjøretøy som er registrert fra og med 1. januar 2021, med mindre kjøretøyets eier uttrykkelig avviser å gjøre disse dataene tilgjengelige for fabrikanten eller deres autoriserte forhandlere eller autoriserte verksteder.

Dersom opplysninger fra virkelig kjøring og VIN-nummer ikke kan samles inn av fabrikanten via direkte dataoverføring fra kjøretøyet, skal fabrikanten sikre at opplysningene samles inn og overføres til fabrikanten fra deres autoriserte forhandlere eller autoriserte verksteder hver gang kjøretøyet er på service, reparasjon eller annet. Fabrikanten skal påse at det benyttes sikre kommunikasjonsmidler til innsamlingen av VIN-numre. Dersom det er flere registreringer knyttet til samme VIN i løpet av et kalenderår, skal dataene som henviser til den lengste kjørelengden til kjøretøyet rapporteres. Opplysninger fra virkelig kjøring for et bestemt kjøretøy samles for inn for en periode på maksimalt 15 år fra den dato hvor slike data ble innrapportert til EEA for første gang.

Fabrikantene skal 1. april hvert år, med oppstart i 2022, rapportere data fra virkelig kjøring samt VIN-numre til EU-kommisjonen via rapporteringssiden Business Data Repository (BDR). Dersom en fabrikant hevder at data fra virkelig kjøring ikke kan rapporteres, eller bare kan rapporteres delvis, skal den avgi en uttalelse og en begrunnelse til Kommisjonen om dette. Erklæringen og begrunnelsen skal lastes opp i BDR.

Fabrikanter med små produksjonsvolum er unntatt.

Medlemsstatenes innsamling og rapportering av data fra virkelig kjøring

Medlemsstatene skal sikre at de organer eller virksomheter som er angitt i artikkel 4 nr. 2 i direktiv 2014/45 samler inn data fra virkelig kjøring samt VIN-numre for nye person- og varebiler som er registrert fra og med 1. januar 2021, og som er utstyrt med et OBD-system for overvåkning av drivstoff- og/eller energiforbruk slik det fremgår av artikkel 4a i forordning (EU) 2017/1151.

Med virkning fra 20. mai 2023 skal opplysninger fra virkelig kjøring sammen med VIN-nummer samles inn når disse kjøretøyene fremstilles for periodisk kontroll i henhold til artikkel 5 i direktiv 2014/45, med mindre eieren av kjøretøyet uttrykkelig avviser å tilgjengeliggjøre disse dataene. Opplysninger fra virkelig kjøring skal avleses ved hjelp av en innretning for tilkobling til kjøretøyet elektroniske grensesnitt, f.eks. et OBD-skannerverktøy. Innretningen som benyttes skal kunne avlese dataene som registreres av OBD-systemet for overvåkning av drivstoff- og/eller energiforbruk.

Med virkning fra 1. april 2022 skal medlemsstatene sikre at opplysninger fra virkelig kjøring som ble samlet inn foregående år, sammen med aktuelle VIN-numre, årlig rapporteres til EU-kommisjonen. Rapporteringen skjer ved å laste opp dataene i Central Data Repository (CDR). Dersom slike data ikke er tilgjengelig, skal det lastes opp en erklæring og en forklaring på dette i CDR. Medlemsstatene skal sikre at opplysninger fra virkelig kjøring fra et bestemt kjøretøy skal samles inn for en periode på maksimalt 15 år fra og med den datoen data om det aktuelle kjøretøyet ble rapportert til EEA via CDR første gang. Medlemsstater og de organer og virksomheter som er ansvarlig for innsamling av VIN-numre skal påse at det benyttes sikre kommunikasjonsmidler ved innsamlingen.

Forpliktelser om beskyttelse av personopplysninger

Forordningens artikkel 11 beskriver de ulike aktørenes forpliktelser som behandlingsansvarlig etter Forordning EU 2016/679 General Data Protection Regulation («GDPR») når de samler inn VIN-numre.

En «behandlingsansvarlig» er «en fysisk eller juridisk person, en offentlig myndighet, en institusjon eller ethvert annet organ som alene eller sammen med andre bestemmer formålet med behandlingen av personopplysninger og hvilke midler som skal benyttes (..)» jf. GDPR art 4.7

Som behandlingsansvarlig nevnes i bestemmelsens første ledd a, b og c, fabrikanter, autoriserte forhandler eller autoriserte verksteder og de organer eller virksomheter, som er ansvarlige for tekniske kontroller.

Som behandlingsansvarlige er disse underlagt forpliktelser etter forordningen, herunder nevnes spesifikt plikten til å informere de registrerte om deres rettigheter og hvordan de skal frem for å ivareta disse etter forordningens artikkel 13 og tilsvarende informasjon etter artikkel 14 dersom opplysningene ikke er innhentet direkte fra den registrerte.

EEA og kommisjonen pålegges ytterligere forpliktelser etter forordning 2018/1725 som behandlingsansvarlig.

Gjennomføringsforordning (EU) 2021/392 ivaretar også prinsippet om formålsbegrensning etter GDPR artikkel 5 b) ved at behandling av personopplysninger som innhentes etter denne forordningens artikkel 9 og 10 ikke skal brukes til andre formål enn de som følger av Artikkel 12 i EU 2019/639.

I bestemmelsens femte ledd ivaretas kravet til «lagringsbegrensning» etter GDPR art 5 e, ved at det oppstilles oppbevaringstid i henhold til formål av behandlingen og hvem som utfører disse.

Publisering av data fra virkelig kjøring

Fra og med desember 2022, skal EU-kommisjonen årlig publisere anonymiserte og aggregerte datasett fordelt mellom personbiler og varebiler med forbrenningsmotor og ladbare hybridelektriske kjøretøy i samme kategori, herunder følgende data per fabrikant:

1. gjennomsnittlig drivstofforbruk (l/100 km)
2. gjennomsnittlig elektrisk energiforbruk (kwh/100 km)
3. gjennomsnittlig CO₂-utslipp (g/km)
4. forskjellen mellom gjennomsnittlig drivstofforbruk nevnt i punkt 1 og gjennomsnittet av drivstofforbruket som er registrert i samsvarssertifikatene (CoC) for de samme kjøretøyene som det er rapportert inn data fra virkelig kjøring for
5. forskjellen mellom gjennomsnittlig elektrisk energiforbruk nevnt i punkt 2 og gjennomsnittet av det elektriske energiforbruket som er registrert i samsvarssertifikatene (CoC) for de samme kjøretøyene som det er rapportert inn data fra virkelig kjøring for
6. forskjellen mellom gjennomsnittlig CO₂-utslipp nevnt i punkt 3 og gjennomsnittet av CO₂-utslippet som er registrert i samsvarssertifikatene (CoC) for de samme kjøretøyene som det er rapportert inn data fra virkelig kjøring for

Punkt 2 og 5 er kun aktuelle for ladbare hybridkjøretøy.

Gjennomgang

Artikkel 12 nr. 3 i forordning (EU) 2019/631 sier følgende:

For å hindre at forskjellen i forhold til de reelle utslippene øker, skal Kommisjonen senest 1. juni 2023 vurdere hvordan data om drivstoff- og energiforbruk kan brukes til å sikre at kjøretøyenes verdier for CO₂-utslipp og drivstoff- og energiforbruk fastsatt i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007 forblir representative for utslipp under reelle forhold over tid for hver produsent.

Kommisjonen skal årlig overvåke og avgi rapport om hvordan forskjellen nevnt i første ledd utvikler seg i tidsrommet 2021-2026, og skal med sikte på å hindre at denne forskjellen øker, i 2027 vurdere gjennomførbarheten i en ordning for å justere produsentenes gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp fra 2030 og eventuelt framlegge et forslag til regelverk for å innføre en slik ordning.

EU-kommisjonen skal på bakgrunn av ovennevnte særlig gjennomgå:

- antall kjøretøy utstyrt med anordninger for direkte dataoverføring
- behovet for fortsatt overvåking og rapportering av data fra virkelig kjøring fra fabrikantene

- tidsperioden hvor det er behov for overvåking og rapportering av data fra virkelig kjøring
- passende nivå for sammenstilling av data som EU-kommisjonen skal publisere årlig

Overvåkning og rapportering av data fra tester utført i henhold til forordning (EU) 2017/1151 (WLTP)

Typegodkjenningsmyndighetene skal sikre at dataene som er spesifisert i tabell 2 i vedlegget til forordning (EU) 2021/392 blir registrert for hver Type 1-test som utføres i henhold til forordning (EU) 2017/1151. De registrerte dataene skal lastes opp i et kryptert format til EU-kommisjonens dedikerte server. Testdataene skal ikke offentliggjøres.

Vedrørende bestemmelsene om innsamling og rapportering av data fra virkelig kjøring

Det fremstår som teknisk mulig å innarbeide dette ved å gjøre utvidelser i PKKVR. Det vil kreve anskaffelse av annet og mer kostbart OBD-verktøy enn det kontrollorganene har krav til i dag. Endringen krever også overføring av PKK-data til EU-kommisjonen. Da vi ikke kjenner til detaljene til hvordan dette skal løses praktisk/teknisk, er det vanskelig å si noe om hvor ressurskrevende og tidkrevende det er å innføre dette.

Endringene må videre innarbeides i kontrollinstruksen som er en del av PKK-forskriften, og vil dermed kreve offentlig høring. Vi ser det som hensiktsmessig å se disse regelendringene i sammenheng med endringer som kreves på bakgrunn av innlemming av eCall i norsk rett.

Statens vegvesen konstaterer at det legges opp til ikrafttredelse i 2023. Kravet gjelder biler som er registrert fra og med 2021, og første rapportering blir ikke før i 2025 for Norges del fordi første kontroll er først etter 4 år. Vi ser derfor ikke at vi trenger å ha både regelverk og tekniske løsninger på plass i Norge allerede i 2023.

Opphevelse

Gjennomføringsforordningene (EU) nr. 1014/2010 og (EU) nr. 293/2012 oppheves med effekt fra 1. mars 2021.

Gjennomføringsforordningene (EU) 2017/1152 og (EU) 2017/1153 oppheves med effekt fra 1. januar 2025.

Forordningen ble vedtatt 4. mars 2021 og trådte i kraft i EU 25. mars 2021

2. Implementering av forordning (EU) 2021/1961

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 for å ta høyde for endringer i den

gjennomsnittlige vekten for de nye personbilene som registreres i unionen. Forordning (EU) 2021/1961 endrer forordning (EU) 2019/631 og setter ny verdi for gjennomsnittsvekten M0 nevnt i del A, punkt 4 i vedlegg I. Verdien er basert på data om kjøretøyenes vekt i kjøreklar stand fra rapporteringer for kalenderårene 2017, 2018 og 2019, og er vektet etter antallet nye registreringer i hvert referanseår. Den nye M0-verdien for personbiler som skal brukes for kalenderårene 2022, 2023 og 2024 settes til 1 398,5 kg. For kalenderåret 2021 er M0 1 379,88 kg.

Forordningen ble vedtatt 5. august 2021 og publisert i Den europeiske unions tidende 12. november 2021. Rettsakten hadde ikrafttreden 2. desember 2021.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser

Rapporteringsforpliktelsene som følger av artikkel 7 i forordning (EU) 2019/631 håndteres allerede årlig av Statens vegvesen. Tekniske data om nyregistrerte person- og varebiler rapporteres til ESA og EEA via rapporteringssiden CDR.

Forordning (EU) 2021/392 lanserer nye rapporteringsforpliktelser for fabrikanter og medlemsstater for data fra kjøring i virkelig trafikk. Der kjøretøyfabrikantene ikke kan overføre data direkte fra kjøretøyet, vil deres autoriserte nettverk bli pålagt å samle inn relevant data. Dette kan få betydning for norske importører, forhandlere og tilhørende servicenettverk. Vi antar det etableres interne rutiner hos den enkelte kjøretøyfabrikant og deres nettverk slik at rapporteringsforpliktelsene etter artikkel 9 blir gjennomførbare for norske aktører.

Videre blir medlemsstatene pålagt å sørge for at virksomheter som utfører periodisk kjøretøykontroll samler inn OBD-data om kjøring i virkelig trafikk. Her må Statens vegvesen påse at kravene om innsamling og rapportering av data fra kjøretøyet etter kjøring i virkelig trafikk kan gjennomføres slik det er beskrevet i forordningens artikkel 10, og nye innsamlings- og rapporteringsrutiner må på plass.

I Norge gjennomføres det per i dag ikke Type 1-tester etter forordning (EU) 2017/1151, og rapporteringsforpliktelsene som følger av artikkel 14 vil ikke gjelde norske typegodkjenningmyndigheter.

For øvrig vurderes de økonomiske og administrative konsekvensene av rettsaktene å være begrenset til det som trengs for å implementere rettsakten i norsk rett.

4. Rettslige konsekvenser for Norge

Basisforordning (EU) 2019/631 er implementert i forskrift av 28. desember 2018 nr. 2247 om krav til CO₂-utslipp mv. for produsenter av person- og varebiler, og begge forordningene vil bli implementert i samme forskrift.

5. Andre opplysninger

Begge forordningene har blitt vurdert relevant og akseptabel av Statens vegvesen og vurderes å henhøre under Gruppe 2 (rettsakter som krever forskriftsendring og som ikke griper inn i norsk handlefrihet.)

6. Høringsfrist:

Statens vegvesen ber om at høringsinstansenes eventuelle kommentarer til forslag til endringer gis **innen fredag 4. mars 2022.**