



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Implementering av forordningene (EU) 2023/2866 og 2023/2867

Høring om forslag til endringer 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).

Statens vegvesen
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
6. oktober 2024

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 tunge kjøretøy (M, N og O) på offentlig høring.

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

De vedtatte forordningene er:

- **Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2023/2866** av 15. desember 2023 om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/631 for fastsettelse av prosedyrer for utføring av verifiseringen av CO₂-utslippet og drivstoffbruksverdier for personbiler og lette nyttekjøretøy i bruk (verifisering i bruk)
- **Delegert kommisjonsforordning (EU) 2023/2867** av 5. oktober 2023 om utfylling av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/631 for fastsettelse av veiledende prinsipper og kriterier for å definere prosedyrer for verifisering av CO₂-utslippene og drivstofforbruket til personbiler og lette nyttekjøretøy i bruk (verifisering i bruk)

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) 2023/2866

Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2023/2866 implementerer enkelte bestemmelser i basisforordning (EU) 2019/631. Forordning 2023/2866 fastsetter konkret prosedyrer for å verifisere at CO₂-utslipp og drivstofforbruk oppgitt i kjøretøyers samsvarssertifikat (CoC) tilsvarer de CO₂-utslipp og drivstofforbruk kjøretøyene har i bruk (*in-service verification*). Den inneholder også prosedyrer for å kontrollere om kjøretøyene innehar strategier som kunstig forbedrer kjøretøyenes prestasjon og ytelse i forbindelse med typegodkjenningstestene.

Forordningen beskriver videre hvilke prosedyrer som skal benyttes for å rapportere avvik mellom verdier om CO₂-utslipp og drivstofforbruk oppgitt i CoC og verdier fra kjøretøy i bruk, når slike avvik blir oppdaget i forbindelse med test av kjøretøy i bruk.

Forordningen får ikke anvendelse for:

- kjøretøy som er unntatt måling av CO₂-utslipp.
- fabrikanter, som sammen med sine tilsluttede virksomheter, har vært ansvarlig for registrering av færre enn 1000 nye personbiler eller 1000 nye varebiler i unionsområdet i kalenderåret to før det kalenderåret hvor kjøretøyfamilier velges ut til test av kjøretøy i bruk.

For å sikre at kontrollen av kjøretøy i bruk er representativ, skal de typegodkjennende myndigheter velge ut et minimum antall kjøretøyfamilier til testing. Utvalget skal målrettes mot de kjøretøyfamiliene som har høyest risiko for å inkludere kjøretøy med avvik i verdiene for CO₂-utslipp og drivstofforbruk. Den bevilgende typegodkjenningmyndigheten bør derfor velge ut de kjøretøyfamiliene hvor de har mottatt dokumentasjon som tilstrekkelig indikerer at slikt avvik kan eksistere, supplert med risikovurderingen som EU-kommisjonen skal utarbeide årlig. For hver kjøretøyfamilie utvalgt til kontroll et gitt kalenderår, skal den typegodkjennende myndigheten utføre minst én av følgende tester på de utvalgte kjøretøyene med følgende fordeling:

- chassisdynamometertest av minst 75 % av de utvalgte kjøretøyfamiliene
- kjøremotstandstest (*road load test*) av minst 50 % av de utvalgte kjøretøyfamiliene, med noen unntak
- kontroll av forekomst av kunstige strategier av minst 25 % av de utvalgte kjøretøyfamiliene

Chassisdynamometertest og kjøremotstandstest er beskrevet i FN-regulativ nr. 154 om WLTP. Test for å oppdage kunstige strategier er beskrevet i gjennomføringsforordningens artikkel 12 og 13.

Den bevilgende typegodkjenningmyndigheten skal utarbeide en testrapport for hver kjøretøyfamilie som er testet og for hver type test som minst inneholder følgende informasjon:

- hvilken test som er gjennomført
- sjekklisten for kjøretøyet
- testforholdene
- testresultatene for hvert individuelt testkjøretøy
- statistisk vurdering av resultatene
- hvis relevant, en beregning av størrelsen på avviket
- ved kontroll av forekomst av kunstige strategier: kriteriene som er benyttet til å vurdere testresultatene

Dersom resultatene av testene fra kjøretøy i bruk påviser avvik i CO₂-utslippsverdiene, skal fabrikanten forelegges resultatene og kan innen 20 virkedager imøtegå resultatene. Ved behov, skal den ansvarlige typegodkjenningmyndigheten sikre korrigerende av kjøretøyenes CoC. Ved påviste avvik, vil beregningene av fabrikantenes gjennomsnittlige, spesifikke CO₂-utslipp i henhold til forordning (EU) 2019/631 bli korrigert, jf. artikkel 16.

Kommisjonen skal innen utgangen av 2026 vurdere om det er behov for å øke minimumstallet av antall kjøretøyfamilier plukket ut til testing av kjøretøy i bruk.

Rettsakten har sammenheng med kommisjonens delegerede forordning (EU) 2023/2867.

Rettsakten ble vedtatt 15.12.23 og trådte i kraft i EU 07.01.24.

2. Implementering av forordning (EU) 2023/2866

Delegert kommisjonsforordning (EU) 2023/2867 angir veiledende prinsipper og kriterier for fastsettelse av prosedyrene for kontroll av CO₂-utslippsverdier og drivstofforbruk for personbiler og varebiler som er tatt i bruk. De konkrete prosedyrene for å utføre slike kontroller er fastsatt i kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2023/2866. Kravet til å gjennom teste av kjøretøy i bruk (*in-service verification*) følger av basisforordning (EU) 2019/631 artikkel 13.

Kravet om kontroll av kjøretøy i bruk bør gjelde alle bilfabrikanter, med unntak av fabrikanter som setter et begrenset antall kjøretøy på markedet. Verdiene for CO₂-utslipp og drivstofforbruk som fremgår av samsvarssertifikatene (CoC), bør verifiseres ved hjelp av testprosedyrene for kjøremotstand og chassisdynamometer slik det er fastsatt i FN-regulativ nr. 154 om WLTP. For å kontrollere forekomsten av kunstige strategier som forbedrer kjøretøyets prestasjoner under typegodkjenningstestene, skal det utføres dedikerte tester for sjekk av dette. For å unngå interessekonflikter, bør tester av kjøretøy i bruk gjennomføres av en teknisk testinstans som ikke var involvert i typegodkjenningsprosessen av det berørte kjøretøyet. Test med chassisdynamometer bør utføres ved den tekniske testinstansens eget anlegg, og ikke som en bevitnet test ved fabrikantens fasiliteter. Det bør fastsettes en passende statistisk evalueringsmetode slik at den bevilgende typegodkjenningmyndigheten kan trekke konklusjoner for hele den gjeldende kjøretøyfamilien basert på testresultatene fra de kjøretøyene som er tatt ut til stikkprøvekontroll.

Fabrikantene bør sikre at de verdiene for CO₂-utslipp og drivstofforbruk som fremgår av samsvarssertifikatene tilsvarer de verdiene kjøretøyene har i bruk, og som den bevilgende typegodkjenningmyndigheten skal verifisere. For at aktivitetene i forbindelse med test av kjøretøy i bruk er tilstrekkelig finansiert,

bør typegodkjenningsmyndigheten kreve forholdsmessige gebyrer fra fabrikantene.

I forordningen er *den bevilgende typegodkjenningsmyndigheten* definert som den typegodkjenningsmyndigheten som utsteder avgasstypegodkjenninger i samsvar med forordning (EF) nr. 715/2007 eller, hvis det er relevant, i samsvar med forordning (EF) nr. 595/2009. Det er hver bevilgende typegodkjenningsmyndighet som hvert år skal velge ut kjøretøyfamilier til kontroll av kjøretøy i bruk. Dette skal gjøres blant de kjøretøyfamiliene typegodkjenningsmyndigheten har uestedt avgasstypegodkjenninger til.

Forordningen ble vedtatt 05.10.23 og trådte i kraft i EU 07.01.24.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser

Kravet om å gjennomføre tester av kjøretøy i bruk etter disse forordningene er lagt til de typegodkjenningsmyndigheter som har uestedt avgasstypegodkjenning i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007 eller, hvis det er relevant, forordning (EF) nr. 595/2009, jf. forordning (EU) 2023/2867. Statens vegvesen uesteder p.t. ikke slike typegodkjenninger, og vil følgelig heller ikke måtte gjennomføre tester av kjøretøy i bruk slik det er beskrevet i forordning (EU) 2023/2866.

Implementeringen antas for øvrig 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 forordningene i norsk regelverk.

Forordningene vurderes å henhøre under Gruppe 2 (rettsakter som krever forskriftsendring og som ikke griper vesentlig inn i norsk handlefrihet).

4. Rettslige konsekvenser for Norge

Basisforordning (EU) 2019/631 er tatt inn i norsk rett 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). Forordningene (EU) 2023/2866 og 2023/2867 vil bli implementert i samme forskrift.

5. Andre opplysninger

Forordning 2023/2866 vil bli forelagt Spesialutvalget for Transport til vurdering.

Forordning 2023/2867 går etter EFTA's hurtigprosedyre (fast-track) og vil derfor ikke bli forelagt noe Spesialutvalg for vurdering. Begge forordningene er imidlertid vurdert relevante og akseptable av Statens vegvesen.

6. Høringsfrist:

Statens vegvesen ber om at høringsinstansenes eventuelle kommentarer til forslag til endringer gis **innen fredag 21. juni 2024**.