



**Statens vegvesen**

## Vedlegg 1 – høringsnotat

### Implementering av forordning (EU) 2024/1127

Høring om forslag til endringer i forskrift 28. desember 2018 nr. 2247 om krav til CO<sub>2</sub>-utslipp mv. for produsenter av person- og varebiler og tunge kjøretøy (M, N og O).

Statens vegvesen  
Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
27. august 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 er at EU har vedtatt en ny forordning som Norge etter sine EØS-rettslige forpliktelser er pålagt å implementere.

Den aktuelle forordningen er:

- **Delegert kommisjonsforordning (EU) 2024/1127 av 8. februar 2024** om utfylling av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/1242 for fastsettelse av veiledende prinsipper og kriterier for å definere prosedyrer for verifisering av CO2-utslippene og drivstofforbruket til tunge kjøretøy i bruk (verifisering i bruk)

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

Forskriftene finnes på internettsiden [www.lovdato.no](http://www.lovdato.no). Forordningene finnes bl.a. på EU sine hjemmesider: [https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/legislation\\_en](https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/legislation_en), alternativt på [www.europalov.no](http://www.europalov.no).

## **1. Implementering av Kommisjonsforordning (EU) 2024/1127**

Forordning (EU) 2019/1242 fastsetter regler for verifisering av CO2-utslipp og drivstofforbruk for tunge kjøretøy i bruk. Ny forordning (EU) 2024/1127 utfyller forordning 2019/1242 ved å fastsette veiledende prinsipper og kriterier for å definere prosedyrene for slik verifisering.

I henhold til forordning (EU) 2024/1127 skal alle kjøretøyprodusenter være underlagt denne verifiseringen, med unntak av de som markedsfører/produserer et begrenset antall kjøretøy. CO2-utslipps- og drivstofforbruksverdier fra kundeinformasjonsskjemaet skal verifiseres gjennom fastsatte testprosedyrer - samt tilleggster - for å avdekke eventuelle strategier som kunstig forbedrer testresultatene. For å unngå interessekonflikter skal verifiseringstester utføres av en uavhengig teknisk prøveinstans, og luftmotstandstester skal foretas ved deres egne eller akkrediterte fasiliteter.

Videre skal en statistisk evalueringsmetode utarbeides slik at godkjenningmyndigheten kan foreta konklusjoner basert på testresultater. Produsentene må sikre at de oppgitte CO2-utslipps- og drivstofforbruksverdiene samsvarer med de faktiske utslippene og det faktiske drivstofforbruket. Myndigheten skal kreve forholdsmessige gebyrer for å finansiere verifiseringsaktivitetene.

For å redusere testbyrden og kostnadene, skal samme kjøretøy eller tester brukes både for verifisering av CO2-utslipp og samsvarskontroller av forurensende utslipp der det er mulig og hensiktsmessig.

Hensikten med forordningen er å sikre nøyaktige opplysninger om CO2-utslipp og drivstofforbruk for tunge kjøretøy, og å forhindre bruk av strategier som kunstig forbedrer testresultatene

*Artikler*

Forordningen inneholder 7 artikler hvor det i artiklene fastsettes prosedyrer for verifisering av CO2-utslipp og drivstofforbruk for tunge kjøretøy i bruk. Den gjelder ikke for tunge kjøretøy med nullutslipp. Viktige punkter inkluderer:

#### *Utvalg og testing*

Alle kjøretøyprodusenter, unntatt de som produserer få kjøretøy, skal være underlagt i bruk-verifisering. Testene skal utføres av en uavhengig teknisk prøveinstans og kan inkludere veiprøver, luftmotstandstester, dekk-rullestandstester, og massetester. Dedikerte tester skal også identifisere eventuelle kunstige strategier som forbedrer kjøretøyets ytelse.

#### *Dokumentasjon og Evaluering*

Testresultatene skal dokumenteres og gjøres tilgjengelige for relevante myndigheter og tredjeparter. Den godkjennende myndigheten skal konkludere innen 10 måneder etter teststart om det er samsvar mellom registrerte og faktiske CO2-utslipp og drivstofforbruk, eller om kunstige strategier er anvendt.

Forordningen ble vedtatt 8. februar 2024 og kom til anvendelse i EU den 6. mai 2024.

## **2. Rettslige konsekvenser**

Forordningen vil bli 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).

## **3. Økonomiske og administrative konsekvenser**

Kostnadene for verifisering skal dekkes av gebyrer fra produsentene, og den godkjennende myndigheten skal sikre tilstrekkelige ressurser til å gjennomføre verifiseringen.

Implementeringen for øvrig antas 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 forordningen i norsk regelverk.

## **4. Andre opplysninger**

Forordningen behandles etter EFTA's hurtigprosedyre, og forelegges derfor ikke noe Spesialutvalg til vurdering. Den er imidlertid vurdert relevant og akseptabel for Norge av Statens vegvesen.

Forordningen 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 forordningen har vært drøftet.

## **5. Høringsfrist:**

Statens vegvesen ber om at høringsinstansenes eventuelle kommentarer til forslag til endringer gis **innen 10. oktober 2024**.