



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Implementering av forordning (EU) 2023/851

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
5. september 2023

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 en ny forordning, som Norge i henhold til EØS-avtalen er forpliktet til å implementere i norsk regelverk.

Den vedtatte forordningen er:

Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2023/851 av 19. april 2023 om endring av forordning [\(EU\) 2019/631](#) med hensyn til styrking av CO₂-utslippsstandardene for nye personbiler og nye lette nyttekjøretøyer i tråd med Unionens økte klimaambisjoner

Forordningen 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: [EU law - EUR-Lex \(europa.eu\)](http://EU law - EUR-Lex (europa.eu)), alternativt på www.europalov.no

1. Implementering av forordning (EU) 2023/851

Sammendrag av innhold

Forordning (EU) 2023/851 reviderer forordning (EU) 2019/631 og skjerper målkravene for CO₂-utslipp fra nye personbiler og lette varebiler. Forslaget til forordning ble fremmet som en del av regelverkspakken "Fit for 55". Målet er å sikre oppnåelse av EUs forsterkede mål om å redusere nettoutslipp med minst 55 % i 2030 sammenlignet med 1990-nivå.

For å oppnå de høyere klimaambisjonene, kreves det innsats i alle sektorer. I Den grønne given er det fremhevet at utslipp fra transportsektoren må reduseres med 90 % innen 2050 for å bidra tilstrekkelig til målet om klimanøytralitet. CO₂-utslipp fra person- og varebiler står for 75 % av det totale CO₂-utslippet fra veitransport i EU. Det er behov for å øke ambisjonsnivået i 2030 for å sikre smidig overgang frem mot 2050, og for å begrense kostnadene og øke fordelene ved overgangen til nullutslipp.

For å sikre nødvendig reduksjon av klimagassutslipp fra veitransporten, er det i "Fit for 55" foreslått revisjon av flere ulike virkemidler. Dette inkluderer altså en revisjon av målkravene for CO₂-utslipp fra personbiler og varebiler gitt i forordning (EU) 2019/631, men også revisjon av andre relevante rettsakter som EUs energibeskatningsdirektiv og fornybardirektivet. Dette er også supplert med et forslag om en ny forordning om infrastruktur

for alternative drivstoff, til erstatning for dagens direktiv, for å sikre tilstrekkelig lade- og drivstoffinfrastruktur fremover.

EU-kommisjonen ser at CO₂-målkrav som er satt til bilbransjen har vært et effektivt virkemiddel for å redusere CO₂-utslippene fra veitransporten, men mener det er behov for å se på ambisjonsnivået for å nå de skjærpede målene for 2030 og målet om klimanøytralitet i 2050. For å klare disse målene, trengs en raskere innfasing av nullutslippskjøretøy i Europa. Det er også viktig for EU-kommisjonen å gi et tydelig signal til bilindustrien om at dette er veien fremover. Tydelige og ambisiøse CO₂-utslippsmål gir bilprodusentene den sikkerheten de trenger for å investere mer i forskning og utvikling innen nullutslippsteknologi, og for å produsere flere nullutslippskjøretøy. Økt tilgang og stordriftsfordeler ved høyere produksjonsvolum vil gjøre nullutslippsbiler mer overkommelig i pris for forbrukerne.

Hovedformålet med forordningen er å redusere CO₂-utslippene fra personbiler og lette varebiler på en kostnadseffektiv måte, og samtidig styrke konkurranseevnen til europeisk bilindustri, stimulere sysselsetting, kanalisere investeringer inn mot nullutslippsteknologier, redusere drivstoffkostnader, fremme en rettferdig omstilling til nullutslippsmobilitet og slik gi fordeler for europeiske borgere og forbrukere.

Forordningen skjerper utslippsmålene i 2030 fastsatt i forordning 2019/631 for personbiler (kjøretøy i gruppe M1) og varebiler (kjøretøy i gruppe N1), og setter nye reduksjonsmål for 2035.

Endringene er som følger:

- Gjennomsnittlig CO₂-utslipp fra nye personbiler skal reduseres med 55 % innen 1. januar 2030 sammenlignet med referanseåret 2021. Det er en oppjustering av reduksjonsmålet som opprinnelig var satt til 37,5 %.
- Gjennomsnittlig CO₂-utslipp fra nye varebiler skal reduseres med 50 % innen 1. januar 2030 sammenlignet med referanseåret 2021. Det er en oppjustering av reduksjonsmålet som opprinnelig var satt til 31 %.
- Gjennomsnittlig CO₂-utslipp fra nye personbiler skal reduseres med 100 % fra 1. januar 2035 sammenlignet med 2021.
- Gjennomsnittlig CO₂-utslipp fra nye varebiler skal reduseres med 100 % fra 1. januar 2035 sammenlignet med 2021.
- I perioden fra 1. januar 2025 til 31. desember 2029 skal lav- og nullutslipp til sammen utgjøre 25 % av kjøretøyflåten for personbiler og 17 % av varebiler. Opprinnelig var bestemmelsen fra 1. januar 2025 uten spesifisert sluttdato og benchmark var på 15 % for begge kjøretøygrupper.

Forordningen innebærer uendrede utslippskrav i 2025, skjærpede utslippskrav i 2030 og utfasing av fossile personbiler og varebiler fra 2035. Kommisjonen ønsker at utslippsmålet i dagens bestemmelse, som sier at 15 % av kjøretøyparken for personbiler og lette varebiler skal være lav- eller nullutslipp fra 2025, skal avvikles i 2030. Sistnevnte har betydning for lavutslippsmodellene og innebærer en avvikling av den såkalte insentivmekanismen som skal stimulere til økt salgsandel av null- og lavutslippsbiler.

Ordningen med kredittmekanismer for økoinnovasjoner blir også justert. Ordningen innebærer at innovative teknologier som bidrar til reduksjon i CO₂-utslipp, men hvor dette ikke fremgår av avgasstestprosedyren, skal inngå i beregningen av fabrikantenes måloppnåelse. For tiden er det et tak på kreditering/rabatt på 7 g CO₂/km som fabrikantene

kan gjøre krav på, og denne verdien blir stående frem til 2024. I perioden 2025-2029 nedjusteres taket til 6 g CO₂/km og fra 2030-2034 er verdien satt til 4 g CO₂/km.

Det gjøres også innstramminger i artikkel 10 om muligheten for å søke unntak for fabrikanter med mindre salgsvolum. Muligheten for å søke unntak for personbilfabrikanter med nyregistreringer mellom 1 000 og 10 000 per kalenderår og varebilfabrikanter med nyregistreringer mellom 1 000 og 22 000 per kalenderår, opphører fra og med 1. januar 2036. Ordningen med at nisjefabrikanter av personbiler, dvs. personbilfabrikanter som står for mellom 10 000 og 300 000 nyregistreringer årlig, kan søke om alternative utslippsreduksjonsmål blir videreført frem til 2028. Som tidligere vil produsenter med færre enn 1 000 registrerte kjøretøy i året være unntatt fra kravene i forordningen, med mindre de frivillig søker om et spesifikt reduksjonsmål.

For å vurdere hele livsyklusen av CO₂-utslipp til lette kjøretøy på unionsnivå, innfører forordning (EU) 2023/851 nye bestemmelser i artikkel 7a. Til dette formålet skal EU-kommisjonen utvikle en metodikk for vurdering og datarapportering om karbondioksidutslipp gjennom hele livssyklusen til lette kjøretøy som omsettes på markedet i EU, og en rapport om dette skal publiseres innen 31. desember 2025. Fra samme dato skal EU-kommisjonen vedta delegerte rettsakter som beskriver metodikk og rapporteringsrutiner. Fabrikanter kan frivillig begynne å rapportere om livssyklus CO₂-utslippsdata til kommisjonen i henhold til metoden fra 1. juni 2026.

Fremgangen som er gjort under forordning (EU) 2019/631 mot å nå reduksjonsmålene som er satt for 2030 og veien videre mot nullutslippsmobilitet skal vurderes gjennom en såkalt fremdriftsrapport som EU-kommisjonen skal legge frem for Europaparlamentet og Rådet senest 31. desember 2025, og deretter hvert andre år. Rapporten skal særlig vurdere behovet for eventuelle tilleggstiltak for å legge til rette for en rettferdig omstilling, herunder ved hjelp av økonomiske midler. Kommisjonen skal i rapporten vurdere alle faktorer som bidrar til en kostnadseffektiv fremgang mot klimanøytralitet i 2050.

Videre skal EU-kommisjonen innen 31. desember 2024 revidere direktiv 1999/94/EF om tilgjengeligheten av forbrukeropplysninger om drivstofføkonomi og CO₂-utslipp i forbindelse med markedsføring av nye personbiler. Dette direktivet er implementert i forskrift om energimerking mv. av nye personbiler.

Kommisjonens vurdering av konsekvenser som følge av tiltaket

Kommisjonens konsekvensanalyse viser at CO₂-krav til personbiler og varebiler vil kunne være samfunnsøkonomisk lønnsomt når man beregner kostnadene over kjøretøyets levetid. Da har man tatt hensyn til de eksterne virkningene av reduserte klimagassutslipp. Når man ser på bilindustrien kreves det imidlertid store investeringer, særlig i batteriteknologi. Skjerpede utslippskrav vil drive frem utvikling og tilbud av nullutslippsteknologier og forventes, iht. konsekvensanalysen å ha en positiv effekt på innovasjon og på bilindustriens teknologiske lederskap og konkurransekraft. Anslag på makroøkonomiske effekter av utslippskravet er beregnet å gi en liten økning i BNP. Omsetningen i petroleumssektor og bilproduksjon går ned, metallproduksjon, elektronikk, elproduksjon, gass og vannkraft går opp.

At bilproduksjonen går ned skyldes nedgang i produksjon av fossile biler, men veies opp av økt omsetning i næringer som assosierte med elbilproduksjon. Det er også beregnet en liten positiv sysselsettingseffekt. Sist, men ikke minst, er det beregnet store utslippsreduksjoner som følge av forslaget. Anslagene avhenger av hvilke andre tiltak som iverksettes samtidig, herunder forslaget om en ny forordning om infrastruktur for alternativt drivstoff.

Forordningen ble vedtatt 19. april 2023 og kom til anvendelse i EU fra 15. mai 2023.

2. Rettslige konsekvenser

Forordningen som endres (2019/631) er implementert i forskrift om krav til CO₂-utslipp mv. for produsenter av person- og varebiler og tunge kjøretøy (M, N og O). Forordning 2023/851 vil derfor bli implementert i samme forskrift.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser

Forordningens skjerpede utslippskrav til personbiler og varebiler vil ikke ha noen negative konsekvenser for Norge. Elektriske personbiler utgjør over 80 pst. av alle nyregistrerte (inkl. bruktimport) personbiler i Norge første halvår i 2023. Elektriske varebiler utgjør 27,5 pst. av alle nyregistrerte (inkl. bruktimport) lette varebiler i Norge første halvår i 2023. Norge regner med at nullutslipp vil utgjøre 90-100 pst. av nye personbiler og lette varebiler i 2030 hvis dagens politikk videreføres.

I Norges posisjon til Den grønne given står det at regjeringen mener at EU må sette så strenge utslippskrav som mulig. Dette var et av hovedpunktene som ble tatt opp fra norsk side på "klyngemøtet" med Kommisjonen om Den grønne given. Fra norsk side bør man være klar over at det er stor forskjell på norsk elbilpolitikk og elbilpolitikken utenfor Norge. Endringene som ligger i forordningen vil kunne ha store konsekvenser for både bilprodusenter og bilkjøpere i Europa. Norge vil derimot leve godt med enda mer ambisiøse målsetninger

Lavere CO₂-utslipp fra person- og varebiler som selges i Norge vil ved et ellers uendret avgiftsregime og sammensetning av nybilparken redusere statens inntekter fra engangsavgiften og CO₂-avgiften på drivstoff.

4. Merknader (kort om tidligere prosess)

Samferdselsdepartementet hadde EU-kommisjonens forslag til revisjon av forordningen (EU) 2019/631 på offentlig høring sommeren 2021. Høringsinstansenes merknader delte seg hovedsakelig i tre kategorier: de som støttet forslaget, de som ønsket å kunne bruke biogass og de som ønsket strengere krav.

Rådet, Europaparlamentet og EU-kommisjonen landet en avtale i forhandlingene om forordningen med CO₂-krav til produsenter av lette kjøretøy 27. oktober 2022. Regelverket ble publisert i Official Journal 25. april 2023.

5. Andre opplysninger

Forordningen er blitt vurdert relevant og akseptabel for Norge, av samferdselsdepartementet, og vil bli forelagt Spesialutvalget for Transport.

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

Norge har ikke deltatt i arbeidsgrupper hvor utarbeidelse av forordningen har blitt diskutert.

6. Høringsfrist

Statens vegvesen ber om at høringsinstansenes eventuelle kommentarer til forslag til endringer gis **innen fredag 20. oktober 2023**.