



Statens vegvesen

Likelydende brev
Se vedlagt liste

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:
Karin Sjøhoel - 22073232

Vår referanse:
2008/088713-001

Deres referanse:

Vår dato:
28.05.2008

Høring vedrørende implementering av forordning (EF) nr. 715/2007 om avgassutslipp fra lette personbiler og lette nyttekjøretøy (Euro 5 og Euro 6)

Vegdirektoratet sender med dette på høring forslag til endringer i forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften). Høringsfristen er **10. juli 2008**. Forskriften er hjemlet i vegtrafikkloven. De foreslåtte endringene gjelder hovedsakelig implementering av følgende rettsakt:

- Europa- Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkjenning av motorkjøretøy med hensyn til avgassutslipp fra lette personbiler og lette nyttekjøretøy (Euro 5 og Euro 6), og adgang til reparasjons- og vedlikeholdsinformasjon om kjøretøy.

Forordningen foreslås tatt inn i kjøretøyforskriftens kapittel 25 om avgass. I tillegg foreslås forordningen tatt inn i kjøretøyforskriften som endringsrettsakt til direktiv 70/156/EØF og direktiv 2005/55/EF. Forordningen ble tatt inn i vedlegg II til EØS-avtalen ved EØS-komiteens beslutning nr. 4/2008 av 1. februar 2008.

Det synes som om man ved en inkurie har glemt å oppdatere kjøretøyforskriften §§ 1-15 og 49-2 med henvisning til direktiv 2005/55/EF, som erstatter direktiv 88/77/EØF, da direktiv 2005/55/EF ble implementert. Det foreslås å endre forskriften i henhold til dette, og det foreslås at det blir tatt inn en henvisning til forordning (EF) nr. 715/2007 som siste endringsrettsakt til direktiv 2005/55/EF i § 1-15.

I § 49-2 nr. 1 foreslås i tillegg ordlyden i andre setning endret, slik at unntaket fra kravet til dokumentasjon av drivstofforbruk og CO₂-utslipp, som gjelder for varebiler med motorer avgasstypegodkjent i henhold til direktiv 88/77/EØF med senere endringer, bare vil gjelde dersom fabrikantens samlede årlige produksjon av varebiler (N1) på verdensplan er på under 2000 enheter. Ved en inkurie har man i forskriftsteksten satt inn et "eller" i bestemmelsen, mens det riktige i følge direktiv 2004/3/EF er at unntaket bare gjelder dersom både vilkåret om typegodkjenning og en begrenset produksjon av kjøretøy er oppfylt. Endringen som

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

foreslås er i tråd med direktivet, men vil altså medføre en realitetsendring når det gjelder rekkevidden av unntaket, i forhold til slik forskriftsteksten fremstår i dag.

Det blir også foreslått å oppdatere vedlegg 1 til kjøretøyforskriften, som angir en liste over krav til bruk blant annet i forbindelse med typegodkjenning av biler og deres tilhengere.

Endringene som foreslås på bakgrunn av innføringen av forordningen, vil bli redegjort for nedenfor. Forslaget til endringer i kjøretøyforskriften følger vedlagt.

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

Kjøretøyforskriften finnes på internettsiden: www.lovdata.no eller www.vegvesen.no.
Forordningen finnes blant annet på EU sine hjemmesider:
<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/directives/index.htm>

Forordning (EF) nr. 715/2007

Forordningen gjelder for typegodkjenning av motorkjøretøy med hensyn til avgassutslipp fra lette personbiler og lette nyttekjøretøy (Euro 5 og Euro 6), og adgang til reparasjons- og vedlikeholdsinformasjon om kjøretøy.

Forordningen skal kompletteres med en forordning fra EU-kommisjonen, som vil inneholde alle de tekniske tilleggsbestemmelsene som skal til for å typegodkjenne kjøretøy i henhold til kravnivåene i forordning (EF) nr. 715/2007. Den ventede forordningen vil bli implementert på samme måte i samme paragraf som angjeldende forordning. EU-kommisjonen er i forordning (EF) nr. 715/2007 delegert myndighet til å vedta forordningen med de tekniske bestemmelsene.

Det forventes også at UNECE (FNs Økonomiske Komite for Europa) vil ferdigstille et regulativ som inneholder krav til utslipp av avgasser som tilsvarer de krav Kommisjonen forventes å stille i forordningen som skal komme. Kravene i Kommisjonsforordningen og ECE-regulativet vil da være overensstemmende. ECE-regulativet kan da tas inn som alternativt dokumentasjonskrav til den forordningen som kommer fra EU.

Angående implementeringen av forordning (EF) nr. 715/2007.

Dette er den første forordningen som implementeres i kjøretøyforskriftens kapittel 25. Tidligere rettsakter på området for avgass har vært gitt som direktiver. Rettslig sett skal forordninger implementeres i nasjonal rett utelukkende ved en henvisning til forordningen. Dette for å sikre at bestemmelsene i de ulike EØS-land blir helt overensstemmende på området som forordningen gjelder. Det vil derfor ikke bli tatt inn informasjon om eksempelvis kravnivåer eller ikrafttredelsestidspunkter i selve forskriftsparagrafen. Dette vil finnes i selve forordningen. I direktivene som er implementert tidligere på dette området, er det i selve forskriftsteksten tatt med noe grunnlagsinformasjon om kravnivåer, virkeområde og introduksjonstidspunkter i kjøretøyforskriften.

Au2sys (nytt motorvogn- og førerkortregister som er under utvikling) vil ha en funksjon som automatisk viser hvilket kravnivå som skal være oppfylt for et gitt kjøretøy ved førstegangsregistrering. Når Au2sys blir operativt, vil følgelig denne informasjonen ligge inne som et hjelpemiddel for trafikkstasjonene ved førstegangsregistrering.

EU-kommisjonen har signalisert at nye avgassbestemmelser i fremtiden vil bli gitt ved forordninger. Også de kommende Euro 6 kravene til tunge kjøretøy vil bli gitt ved en forordning.

Faglige vurderinger

I forordningen innføres hovedsakelig følgende nye bestemmelser:

- Det innføres to nye kravnivåer; Euro 5 gradvis fra 2009 og Euro 6 gradvis fra 2014.
- Holdbarhetskravet til avgassrenseutstyret fordobles til å gjelde inntil 160.000 km: Dette betyr at bilprodusenten må dokumentere at bilene klarer avgasskravene i 160.000 km.
- Tyngre personbiler (de over TTV 2500 kg) vil få samme krav som de lette personbilene. Disse har tidligere kunnet følge kravnivået til varebiler, noe som har medført høyere utslippsgrense og senere introduksjon av kravnivået.
- Det gis unntak til biler som oppfyller ”sosiale behov”, som for eksempel kan være spesialbiler for handikappede, ved at disse tillates å klare kravene til varebiler klasse III.

Det er i hovedsak kravene til utslipp av NOx og partikler som skjerpes. Kravnivåene fremgår av vedlegget nedenfor. En oppsummering av krav til NOx- og partikkelutslipp for personbiler fremgår av tabellen under, sammen med dagens obligatoriske Euro 4 kravnivå.

	NOx		Partikler	
	Bensin	Diesel	Bensin	Diesel
Euro 4	80 mg/km	250 mg/km	Ingen krav	25 mg/km
Euro 5	60 mg/km	180 mg/km	5 mg/km *	5 mg/km
Euro 6	60 mg/km	80 mg/km	5 mg/km *	5 mg/km

*Krav introduseres for bensinbiler med direkteinnsprøytningmotor.

Kravene innebærer en betydelig skjerping av kravet til partikkelutslipp allerede på Euro 5 nivå, mens kravet til NOx-utslippet for dieslbiler skjerpes i begge kravnivåene. Denne todelte kravsettingen skyldes at NOx-rensing for dieslbiler ikke er kommersielt tilgjengelig tidnok til obligatorisk innføring allerede på Euro 5 nivå. For tunge dieslbiler skjerpes kravene på Euro 5 nivå mer enn for de lette personbilene, fordi de på Euro 4 nivå har hatt et unntak som innebærer at de skal klare kravene til varebiler (N1) klasse III. NOx kravet er da 390 mg/km som i Euro 5 skjerpes til 180 mg/km, mens for partikler skjerpes kravet fra 60 mg/km til 5 mg/km.

Av stor betydning er også kravet til forlenget holdbarhet på avgassrensesystemet. En dobling av holdbarhetskravet til 160.000 km, vil innebære en trygghet for at avgassrensingen fungerer tilfredsstillende gjennom bilens levetid.

Introduksjon av disse kravene vil på Euro 5 nivå løse problemet med høye partikkelutslipp fra dieslbiler og forebygge at partikkelutslippene fra bensinbiler øker som følge av introduksjon av direkteinnsprøytningmotorer. På Euro 6 nivå, vil diesbilenes NOx-utslipp langt på vei bli redusert ned mot akseptable nivåer. Forordningen vil dermed bidra til at lokal luftforurensning i byer og tettsteder reduseres.

Detaljerte tekniske bestemmelser vil komme i en egen forordning, og vil inneholde krav og prosedyrer for typegodkjenning av kjøretøy i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007. Det vil også i den ventede forordningen bli etablert en ny målemetode for måling av antall partikler,

og det vil bli introdusert krav til antall partikler. Det vil bli beregnet en korrelasjon mellom ny og gammel målemetode for å rekalkulere partikkelutslippet i mg/km med ny målemetode. Utslippsgrenseverdiene vil da bli revidert for å reflektere den nye målemetoden. Dette vil være en rent måleteknisk justering som ikke påvirker utslippene. I tillegg vil den ventede forordningen også introdusere prosedyrer for kvalitetssikring i produksjonen (Conformity of production) og for stikkprøveovervåking av biler i drift (In-service conformity).

Virkeområdet presiseres i forordning (EF) nr. 715/2007 til å gjelde alle M1, M2, N1 og N2 kjøretøy med en referansevekt (egenvekt + 100 kg) som ikke overstiger 2610 kg. Dersom fabrikanten ber om det kan virkeområdet utvides til også å gjelde M1, M2, N1 og N2 kjøretøy med en referansevekt på 2610-2840 kg.

Det går frem av forordningen at det skal være mulig å få godkjent biler som klarer Euro 5 og Euro 6 kravene også før kravene formelt sett trår i kraft.

Forordningen setter også visse begrensninger i forhold til hvilke forurensningsbegrensende utskiftningsdeler som kan godkjennes for ettermontering på kjøretøy som er godkjent etter denne forordningen.

Forordningen blir ikke gjort gjeldende for militærtaktiske kjøretøy registrert på forsvaret.

Ikrafttredelse Euro 5 lette

<i>Kategori/klasse</i>		<i>Kjøretøyvekt, kg</i>	<i>Ikrafttredelser for</i>	
<i>Kat.</i>	<i>Klas.</i>		<i>Typegodkjenning</i>	<i>Registrering</i>
M	-	-	1. september 2009	1. januar 2011
N ₁	I	$RV^1 \leq 1.305$	1. september 2009	1. januar 2011
	II	$1.305 < RV \leq 1.760$	1. september 2010	1. januar 2012
	III ²	$1.760 < RV$	1. september 2010	1. januar 2012
N ₂			1. september 2010	1. januar 2012

1 Referansevekt = egenvekt + 100 kg.

2 Biler designet for å dekke spesifikke sosiale behov skal klare kravene til N1 klasse III.

Ikrafttredelse Euro 6 lette

<i>Kategori/klasse</i>		<i>Kjøretøyvekt, kg</i>	<i>Ikrafttredelser for</i>	
<i>Kat.</i>	<i>Klas.</i>		<i>Typegodkjenning</i>	<i>Registrering</i>
M	-	-	1. september 2014	1. september 2015
N ₁	I	$RV^1 \leq 1.305$	1. september 2014	1. september 2015

	II	$1.305 < RV \leq 1.760$	1. september 2015	1. september 2016
	III ²	$1.760 < RV$	1. september 2015	1. september 2016
N ₂			1. september 2015	1. september 2016

1 Referansevekt = egenvekt + 100 kg.

2 Biler designet for å dekke spesifikke sosiale behov skal klare kravene til N1 klasse III.

Andre bestemmelser som er verdt å merke seg er kravet til at serviceinformasjon og treningsmateriell skal være tilgjengelig for alle interessenter (autoriserte og uavhengige verksteder, utviklere av diagnoseverktøy osv.) via internettportaler som hver produsent skal etablere. Det er anledning til å kreve gebyrer for tjenesten men de skal være rimelige og stå i forhold til informasjonen det gis adgang til. Denne bestemmelsen har stor betydning for fri konkurranse i ettermarkedet.

Vedlegg

Grenseverdier « Euro 5 lette »:

Euro 5-emissionsgrænser

Køretøjsklasse	Gruppe	Referencemasse (RM) (kg)	Grænseværdier													
			Masse af carbonmonoxid (CO)		Masse af samlede carbonhydrider (THC)		Masse af andre carbonhydrider end metan (NMHC)		Masse af nitrogenoxider (NO _x)		Samlet masse af samlede carbonhydrider og nitrogenoxider (THC + NO _x)		Partikelmasse (PM)		Partikelantal (P)	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (#/km)	
			PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI (‡)	CI	PI	CI
M	—	Alle	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0	5,0		
N ₁	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0	5,0		
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	235	—	295	5,0	5,0		
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0	5,0		
N ₂			2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0	5,0		

Forklaring: PI = Positive Ignition (styret tænding), CI = Compression Ignition (& compressionstænding).

(†) Der skal defineres en norm for partikelantal hurtigst muligt og senest ved ikrafttrædelsen af Euro 6-normen.

(‡) Partikelmassenormen for køretøjer med styret tænding finder kun anvendelse på køretøjer med direkte indsprøjtningmotorer.

Grenseverdier « Euro 6 lette »:

Euro 6-emissionsgrænser

Køretøjsklasse	Gruppe	Referencemasse (RM) (kg)	Grænseværdier													
			Masse af carbonmonoxid (CO)		Masse af samlede carbonhydrider (THC)		Masse af andre carbonhydrider end metan (NMHC)		Masse af nitrogenoxider (NO _x)		Samlet masse af samlede carbonhydrider og nitrogenoxider (THC + NO _x)		Partikelmasse (PM)		Partikelantal (P)	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (#/km)	
			PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI (‡)	CI	PI	CI
M	—	Alle	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	5,0	5,0		
N ₁	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	5,0	5,0		
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	5,0	5,0		
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	5,0	5,0		
N ₂			2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	5,0	5,0		

Forklaring: PI = Positive Ignition (styret tænding), CI = Compression Ignition (& compressionstænding).

(†) Der skal defineres en norm for partikelantal for Euro 6.

(‡) Partikelmassenormen for køretøjer med styret tænding finder kun anvendelse på køretøjer med direkte indsprøjtningmotorer.

Vedlegg 1 til kjøretøyforskriften

Det blir foreslått å oppdatere vedlegg 1 i kjøretøyforskriften slik at vedlegget viser til forordning (EF) nr. 715/2007 som dokumentasjonskrav for utslipp knyttet til kjøretøy.

Punkt 41 på listen angir krav til utslipp fra diesel- og gassmotorer. Listen er slik den fremstår i dag, ikke komplett i forhold til tidligere implementeringer av direktiv som er gjort på området. Ved implementeringen av direktiv 2005/55/EF ble ikke vedlegg 1 i kjøretøyforskriften oppdatert.

De tidligere kravene til avgass for tunge kjøretøy fremgår av § 25-11, hvor dokumentasjonskravet er direktiv 2001/27/EF. Disse bestemmelsene gjelder imidlertid bare for kjøretøy som ikke omfattes av § 25-10, dvs. for kjøretøy som ble godkjent eller førstegangsregistrert før 9. november 2006. § 25-11 trår imidlertid i kraft først etter ikrafttredelsestidspunktet for det nyere direktiv 2005/55/EF, som er implementert i § 25-10, og som hovedsakelig stiller de samme krav til avgass som direktiv 2001/27/EF. Direktiv 2005/55/EF kom til anvendelse 9. november 2006 for nye typegodkjenninger og nye registreringer, samt salg av fabrikknye motorer unntatt for reservedelsmotorer beregnet for eldre kjøretøy. Direktiv 2001/27/EF (siste endringsdirektiv til direktiv 88/77/EØF) har ikrafttredelsesdato først i oktober 2008 og oktober 2009 for henholdsvis nye typegodkjenninger og første gangs registrering av kjøretøy. Bakgrunnen for dette er at man utformet helt nye direktiv på dette området etter at direktiv 2001/27/EF var vedtatt, og de nye direktivene fikk en tidligere ikrafttredelsesdato enn direktiv 2001/27/EF. § 25-11 og kravene som fremgår av direktiv 2001/27/EF vil således i praksis bare gjøre seg gjeldende for brukimporterte kjøretøy, som på tidspunktet for førstegangsgodkjenning/registrering i utlandet oppfylte de strengere krav til avgass (Euro 5) uten at dette var et krav på godkjennings-/registreringstidspunktet. Godkjenning etter Euro 5 kravene kunne være ønskelig for å oppnå fordeler i henhold til vektårsavgift, avgifter for å kjøre på motorveger etc. Disse kjøretøyene kunne godkjennes etter de nye og strengere avgasskravene før ikrafttredelsestidspunktet for direktiv 2001/27/EF, da det i direktivene normalt er åpnet for dette, se direktiv 2001/27/EF artikkel 2, jf også kjøretøyforskriftens § 1-3.

Direktiv 2005/55/EF erstatter direktiv 88/77/EØF. Det foreslås at dette fremgår i en fotnote under punkt 41 i vedlegg 1, og at siste endringsrettsakt til direktiv 2005/55/EF, som er forordning (EF) nr. 715/2007, står som siste endringsrettsakt som gjelder for utslipp fra diesel- og gassmotorer.

Høringsfrist

Vi ber om at høringsinstansenes eventuelle kommentarer og forslag til endringer gis innen **10. juli 2008**.

Høringsbrevet samt vedlegg vil bli gjort tilgjengelig på www.vegvesen.no. Eventuelle kommentarer kan sendes pr brev eller e-post til: firmapost@vegvesen.no

Kontaktpersoner hos Vegdirektoratet er Erik Figenbaum og Jannicke Sjøvold.

Kjøretøyseksjonen
Med hilsen

Sonja Lindqvist
fungerende seksjonsleder

Karin Søhoel

2 vedlegg

Kopi: Samferdselsdepartementet, Postboks 8010 Dep, 0030 Oslo

Eksterne mottakere:**Interne mottakere:**

Region øst Postmottak

Region sør Postmottak

Region vest Postmottak

Region midt Postmottak

Region nord Postmottak