



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Implementering av i alt syv Kommisjonsforordninger knyttet til lette kjøretøy. Forordningene relaterer seg til forordningene hhv 443/2009 og 510/2011 som setter bindende CO₂-utslippsmål til bilfabrikantene. I hovedsak dreier det seg om nødvendige tilpasninger mellom gammel (NEDC) og ny (WLTP) testprosedyre knyttet til avgassmåling av lette kjøretøy.

Høring om forslag til endringer i forskrift om krav til CO₂-utslipp mv. for produsenter av person- og varebiler

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
1. desember 2017

0. Innledning og oversikt

Vegdirektoratet sender på høring forslag til endring i forskrift om krav til CO2-utslipp mv. for produsenter av person- og varebiler. Hverken lov eller forskrift om krav til CO2-utslipp er per november 2017 vedtatt eller trådt i kraft (ikrafttredelse estimert til 1. kvartal 2018).

Forskriften vil bli vedtatt av Samferdselsdepartementet, men det foreligger allerede nå et delegasjonsvedtak som gir Vegdirektoratet myndighet til å fastsette endringsforskrift.

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

De vedtatte forordningene er:

- **Kommisjonsdelegert forordning (EU) nr. 482/2014** av 4. mars 2014 som endrer den delegerte forordningen (EU) nr. 114/2013 hva gjelder gjennomsnittlig spesifikt CO2-utslipp for året 2010 for fabrikanten Great Wall Motor Company Limited
- **Delegert kommisjonsforordning (EU) 2017/1499** av 2. juni 2017 om endring av vedlegg I og II til europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 510/2011 for å tilpasse dem til endringen i den foreskrevne testprosedyren for måling av CO2 fra varebiler
- **Delegert Kommisjonsforordning (EU) 2017/1502** av 2. juni 2017 om endring av vedlegg I og II til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009 for å tilpasse dem til endringen i den foreskrevne testprosedyren for måling av CO2 fra personbiler
- **Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2017/1152** av 2. juni 2017 om fastsetting av en metode for å bestemme de korrelasjonsparametrene som er nødvendige for å reflektere endringen i den regulatoriske testprosedyren for varebiler, og om endring av gjennomføringsforordning (EU) nr. 293/2012
- **Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2017/1153** av 2. juni 2017 om fastsetting av en metodologi for å bestemme de korrelasjonsparametrene som er nødvendige for å reflektere endringen i den forskriftsmessige testprosedyren
- **Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2017/1231** av 6. juni 2017 om endring av gjennomføringsforordning (EU) 2017/1153 om fastsetting av en metode for å bestemme de korrelasjonsparametrene som er nødvendige for å reflektere endringen i den regulatorisk testprosedyren for å klargjøre prosedyreelementer, og om endring av gjennomføringsforordning (EU) nr. 1014/2010
- **Kommisjonsdelegert forordning (EU) 2017/748** av 14. desember 2016 om endring av vedlegg I til europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 510/2011 for å ta høyde for utviklingen i vekten av nye varebiler registrert i 2013, 2014 og 2015

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.

Forskriftene 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 Kommisjonsforordning (EU) 2017/1499

Målsetningen med basisforordning (EU) nr. 510/2011 er å redusere klimagassutslipp fra transportsektoren og forordningen setter bindene CO₂-utslippsmål til varebilfabrikantene. Fra 1. september 2017 innføres en ny testprosedyre for lette kjøretøy, kjent som WLTP*, for måling av CO₂-utslipp og drivstofforbruk. WLTP erstatter avgasstestprosedyren NEDC**.

Den nye testprosedyren innføres stegvis og gjelder for nye kjøretøytyper i gruppe N1 klasse I fra 1. september 2017 og for nye kjøretøytyper i gruppe N1 klasse II og III fra 1. september 2018. Ett år senere, henholdsvis 1. september 2018 og 1. september 2019, blir det krav om WLTP ved registrering av slike, nye varebiler. I tillegg kommer en periode hvor det er mulig å registrere overliggere etter reglene om restkjøretøy.

WLTP, som er fastsatt i forordning 2017/1151, forventes å gi verdier for CO₂-utslipp og drivstofforbruk som er mer representative for reelle kjøremønstre, og vil gi noe høyere verdier enn ved måling etter NEDC-prosedyren. EU-kommisjonen har utviklet en egen korrelasjonsmetode for å ta høyde for ulikheter i CO₂-utslippsverdier ved måling etter henholdsvis NEDC-prosedyren og den nye WLTP. Korrelasjonsmetoden for varebiler er beskrevet i forordning 2017/1152. Korrelasjonsmetoden skal brukes under innfasingen av WLTP og frem til utgangen av 2020 for å sikre at fabrikantenes overholdelse av CO₂-utslippsmål kan verifiseres på grunnlag av NEDC-utslippsverdier. Fra 2021 vil fabrikantene få fastsatt spesifikke CO₂-utslippsmål basert på verdier fra WLTP-prosedyren. Til dette skal gjennomsnittlige CO₂-utslipp etter WLTP-prosedyren fra nye varebiler registrert i 2020 benyttes som referanseverdi. Formelen for beregning av spesifikke CO₂-utslippsmål er gjengitt i forordningens vedlegg.

For å kunne fastslå gjennomsnittsutslippet for nye varebiler i Europa fra alle produsenter og for å kontrollere fabrikantenes overholdelse av utslippsmålene gitt av forordning 510/2011, rapporterer registreringsmyndighetene årlig antall registreringer og tekniske data for de forskjellige varebilmodellene som har blitt registrert i de enkelte land. Som følge av overgangen til WLTP, korrigerer **forordning 2017/1499** listen over hvilke dataparametere som skal inkluderes i de årlige rapportene som sendes til Det europeiske miljøbyrået, EEA.

* WLTP = Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure

** NEDC = New European Driving Cycle

Korrelasjonsverktøyet CO₂MPAS: <https://co2mpas.io/>

Forordningen ble vedtatt 2. juni 2017 og trådte i kraft i EU 14. september 2017.

2. Implementering av Kommisjonsforordning (EU) 2017/1502

Målsetningen med basisforordning (EF) nr. 443/2009 er å redusere klimagassutslipp fra transportsektoren og forordningen setter bindende CO₂-utslippsmål til personbilfabrikantene. Fra 1. september 2017 innføres en ny testprosedyre for lette kjøretøy, kjent som WLTP*, for måling av CO₂-utslipp og drivstofforbruk. WLTP erstatter avgasstestprosedyren NEDC**.

Den nye testprosedyren innføres stegvis og gjelder for nye kjøretøytyper i gruppe M1 (personbil) fra 1. september 2017 og deretter for alle nye personbiler ved

førstegangsregistrering fra 1. september 2018. Først fra 1. september 2019, når alle restkjøretøy også er faset ut, vil alle nye personbiler være testet i henhold til WLTP.

WLTP, som er fastsatt i forordning 2017/1151, forventes å gi verdier for CO₂-utslipp og drivstofforbruk som er mer representative for reelle kjøremønstre, og vil gi noe høyere verdier enn ved måling etter NEDC-prosedyren. EU-kommisjonen har utviklet en egen korrelasjonsmetode for å ta høyde for ulikheter i CO₂-utslippsverdier ved måling etter henholdsvis NEDC-prosedyren og den nye WLTP. Korrelasjonsmetoden for personbiler er beskrevet i forordning 2017/1153. Korrelasjonsmetoden skal brukes under innfasingen av WLTP og frem til utgangen av 2020 for å sikre at fabrikantenes overholdelse av CO₂-utslippsmål kan verifiseres på grunnlag av NEDC-utslippsverdier. Fra 2021 vil fabrikantene få fastsatt spesifikke CO₂-utslippsmål basert på verdier fra WLTP-prosedyren. Til dette skal gjennomsnittlige CO₂-utslipp etter WLTP-prosedyren fra nye personbiler registrert i 2020 benyttes som referanseverdi. Formelen for beregning av spesifikke CO₂-utslippsmål er gjengitt i forordningens vedlegg.

For å kunne fastslå gjennomsnittsutslippet for nye personbiler i Europa fra alle produsenter og for å kontrollere fabrikantenes overholdelse av målene gitt av forordning 443/2009, rapporterer registreringsmyndighetene årlig antall registreringer og tekniske data for de forskjellige bilmodellene som har blitt registrert i de enkelte land. Som følge av overgangen til WLTP, korrigerer **forordning 2017/1502** listen over hvilke dataparametere som skal inkluderes i de årlige rapportene som sendes til Det europeiske miljøbyrået, EEA.

Forordning 443/2009 med tilhørende rettsakter er av Samferdselsdepartementet foreslått gjennomført samlet i én forskrift med hjemmel i vegtrafikkloven kapittel III. Samferdselsdepartementet vil legge frem en LS proposisjon med forslag til ny § 13 b i vegtrafikkloven i løpet av høsten 2017. En nærmere omtale av endringene vil bli gitt i LS proposisjonen om endringer i vegtrafikkloven.

Forordningen ble vedtatt 2. juni 2017 og trådte i kraft i EU 15. september 2017.

3. Implementering av Kommisjonsforordning (EU) 2017/1152

Ny testprosedyre for måling av CO₂-utslipp og drivstofforbruk for lette kjøretøy (kjent som WLTP*) erstatter gradvis fra 1. september 2017 nåværende testprosedyre (NEDC**). WLTP, som er fastsatt i forordning (EU) 2017/1151, forventes å gi verdier for CO₂-utslipp og drivstofforbruk som er mer representative for reelle kjøremønstre.

For å ta høyde for ulikheter i CO₂-utslippsnivåer som måles i henhold til NEDC og den nye WLTP, er det behov for å fastsette en metode for å korrelere verdiene slik at det blir mulig å fastslå hvorvidt bilfabrikantene overholder sine spesifikke CO₂-utslippsmål som er gitt i henhold til forordning (EU) nr. 510/2011. Dagens CO₂-utslippsmål som er fastsatt i 510/2011 bygger på tester som er utført i henhold til NEDC. Den nye metoden (WLTP) forventes å forventes å gi noe høyere verdier enn NEDC, og det er derfor i nærværende **forordning 2017/1152** fastsatt en metode for å omregne verdiene.

WLTP innføres stegvis. For varebiler er WLTP gjeldende testmetode fra 1. september 2017 for nye kjøretøytyper av N1 gruppe I og for alle nye kjøretøy av N1 gruppe I fra 1. september 2018. WLTP gjennomføres ett år senere for N1 gruppe II og III, dvs. nye kjøretøytyper fra 1.

september 2018 og for alle nye kjøretøy fra 1. september 2019. Først fra 1. mars 2021, når også alle varianter av restkjøretøy er faset ut, vil alle varebiler på markedet være testet etter WLTP. Det er derfor hensiktsmessig i denne perioden å kontrollere om fabrikantene når sine spesifikke CO₂-utslippsmål ved hjelp av NEDC-baserte CO₂-utslippsverdier.

Kommisjonen ønsker å begrense byrden det er for bilfabrikanter og typegodkjenningsmyndigheter å gjennomføre fysiske tester, og har derfor utarbeidet et eget korrelasjonsverktøy (CO₂MPAS) til dette formålet. På denne måten oppnås NEDC-verdier avledet av verdier fra WLTP-typegodkjenningstestene som brukes som inndata i korrelasjonsverktøyet. Det kan være avanserte kjøretøyteknologier eller spesifikke teknologikonfigurasjoner hvor korrelasjonsverktøyet ikke kan levere tilstrekkelig nøyaktige NEDC-verdier. I slike tilfeller bør fabrikanten ha anledning til å gjennomføre fysiske tester i stedet. Det skal også tas hensyn til situasjonen for fabrikanter av delvis oppbygde (ukomplette) kjøretøy som typegodkjennes i flere etapper, og for fabrikanter av varebiler med teknisk tillatt totalvekt på over 3000 kg.

Det er viktig å sikre at prosedyretoleranser og resultater fra korrelasjonsverktøyet brukes som tilsiktet og ikke som et middel for å redusere CO₂-utslippsverdiene som brukes for å kontrollere om kjøretøyfabrikantene har nådd sine utslippsmål gitt av forordning 510/2011. Det skal derfor utføres et begrenset antall vilkårlige fysiske tester med sikte på å verifisere at inndataene og NEDC-referanseverdiene basert på korrelasjonsverktøyet er korrekt bestemt. Dette foregår på den måten at det blir generert et vilkårlig heltall mellom 1 og 99 i svarbrevet som typegodkjenningsmyndigheten eller den utpekte tekniske instansen mottar idet de kvitterer ut korrelasjonsresultatrapporten i korrelasjonsverktøyet CO₂MPAS. Dersom tallet ligger i intervallet 90-99, er kjøretøyet vilkårlig valgt ut til en fysisk test.

Med WLTP beregnes det nå en spesifikk CO₂-utslippsverdi for hvert enkelt kjøretøy, og verdien fremgår av det enkelte kjøretøys samsvarssertifikat (CoC), punkt 49.4. Fra 1. januar 2018 skal WLTP-CO₂-utslippsverdier overvåkes gjennom rapporteringer, og med virkning fra 1. januar 2021 skal disse verdiene benyttes for å fastslå om fabrikantene overholder sine spesifikke utslippsmål.

Kommisjonsforordning (EU) nr. 293/2012 gjelder tilsyn (overvåkning) og rapportering av data om registrering av nye varebiler i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 510/2011, og spesifiserer innholdet i rapporteringen som registreringsmyndighetene årlig gjennomfører. Forordningen blir endret som følge av overgang til WLTP testprosedyre, og det er gjort noen justeringer i hvilke dataparametre som skal inngå i de årlige rapportene til EU-kommisjonen.

Forordning 2017/1152 inneholder følgende artikler:

- Artikkel 1 - omtaler innholdet i forordningen
- Artikkel 2 - inneholder definisjoner av NEDC-CO₂-verdier og WLTP-CO₂-verdier samt definisjon av WLTP-kjøretøyfamilie
- Artikkel 3 - angir hvordan de gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslippsmål i perioden 2017-2020 skal bestemmes
- Artikkel 4 - bestemmelser om gjennomsnittlige spesifikke utslipp basert på CO₂-verdier fra WLTP-målemetoden
- Artikkel 5 - om bruk av artikkel 12 om miljøinnovasjoner i forordning 510/2011

- Artikkel 6 - om bestemmelse og korrigerings av NEDC-CO₂-verdier ved beregning av de gjennomsnittlige spesifikke utslippene
- Artikkel 7 - angir endringene som gjøres i forordning 293/2012
- Artikkel 8 - om ikrafttreden av rettsakten, som er tyvendedagen etter offentliggjøringen i EU-tidende

Metoden for å fastsette NEDC-CO₂-verdier for individuelle kjøretøy i gruppe N1 (varebiler) er beskrevet i vedlegg I. Parametere for inndata som skal brukes i korrelasjonsverktøyet er angitt i tabell 1 i vedlegg I.

Forordningen ble vedtatt 2. juni 2017 og trådte i kraft i EU 27. juli 2017.

4. Implementering av Kommisjonsforordning (EU) 2017/1153

Ny testprosedyre for måling av CO₂-utslipp og drivstofforbruk for lette kjøretøy (kjent som WLTP*) erstatter fra 1. september 2017 nåværende testprosedyre (NEDC**). WLTP, som er fastsatt i forordning 2017/1151, forventes å gi verdier for CO₂-utslipp og drivstofforbruk som er mer representative for reelle kjøremønstre.

For å ta høyde for ulikheter i CO₂-utslippsnivåer som måles i henhold til NEDC og den nye WLTP, er det behov for å fastsette en metode for å korrelere verdiene. Dette skal gjøre det mulig å fastslå hvorvidt personbilfabrikantene overholder sine spesifikke CO₂-utslippsmål som er gitt i henhold til forordning (EF) nr. 443/2009. Nåværende **forordning 2017/1153** angir en metodologi for å korrelere verdiene mellom NEDC og WLTP.

WLTP innføres stegvis og gjelder for nye kjøretøytyper fra 1. september 2017 og deretter for alle kjøretøy fra og med 1. september 2018. Først fra 1. september 2019, når alle restkjøretøy også er faset ut, vil alle nye kjøretøy være testet i henhold til WLTP. Det er derfor hensiktsmessig i denne perioden fortsatt å kontrollere om fabrikantene når sine spesifikke CO₂-utslippsmål ved hjelp av NEDC-baserte CO₂-utslippsverdier. Samtidig ønsker Kommisjonen å begrense byrden det er å gjennomføre tester for bilfabrikanter og typegodkjenningsmyndigheter, og har derfor utarbeidet et eget korrelasjonsverktøy (CO₂MPAS) til dette formålet. På denne måten oppnås NEDC-verdier avledet av verdier fra WLTP-typegodkjenningstestene som brukes som inndata i korrelasjonsverktøyet. Det kan være avanserte kjøretøyteknologier eller spesifikke teknologikonfigurasjoner der korrelasjonsverktøyet ikke vil gi tilstrekkelig nøyaktige NEDC-verdier. I slike tilfeller bør fabrikantene ha anledning til å gjennomføre fysiske tester i stedet.

Det er viktig å sikre at prosedyretoleranser og resultater fra korrelasjonsverktøyet brukes som tilsiktet og ikke som et middel for å redusere CO₂-utslippsverdiene som brukes for å kontrollere om kjøretøyfabrikantene har nådd sine mål gitt av forordning 443/2009. Det skal derfor utføres et vilkårlig antall fysiske tester med sikte på å verifisere at inndataene og NEDC-referanseverdiene basert på korrelasjonsverktøyet er korrekt bestemt. Dette foregår på den måten at det blir generert et vilkårlig heltall mellom 1 og 100 i svarbrevet som typegodkjenningsmyndigheten eller den utpekte tekniske instansen mottar idet de signerer ut NEDC-CO₂-verdien fra korrelasjonsverktøyet til EU-kommisjonen (egne kommandoer i verktøyet). Dersom tallet ligger i intervallet 91-100, er kjøretøyet vilkårlig valgt ut til en fysisk test.

Med WLTP beregnes det en spesifikk CO₂-utslippsverdi for hvert enkelt kjøretøy, og verdien fremgår av det enkelte kjøretøys samsvarssertifikat (CoC), punkt 49.4. Av hensyn til en effektiv overvåkning og verifikasjon av disse verdiene, er det nødvendig å inkludere understellsnummer (VIN) som en del av rapporteringsgrunnlaget. Fra 1. januar 2018 skal WLTP-CO₂-verdier overvåkes gjennom rapporteringer, og med virkning fra 1. januar 2021 skal disse verdiene benyttes for å fastslå om fabrikantene overholder sine spesifikke utslippsmål. Fra samme dato blir det også noen justeringer i bruken av superkreditter og reduksjon i CO₂-utslipp som følge av bruk av godkjente økoinnovasjoner (artiklene 5a og 12 i forordning 443/2009).

Kommisjonsforordning (EU) nr. 1014/2010 gjelder tilsyn (overvåkning) og rapportering av data om registrering av nye personbiler i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009 om krav til CO₂-utslipp fra nye personbiler, og spesifiserer innholdet i rapporteringen. Forordningen blir endret som følge av overgang til WLTP testprosedyre, og det er lagt til noen nye dataparametre som skal inngå i de årlige rapportene til EU-kommisjonen.

Metoden for å fastsette NEDC-CO₂-verdien for individuelle kjøretøy i gruppe M1 (personbiler) er beskrevet i vedlegg I. Parametre for inndata som skal brukes i korrelasjonsverktøyet er angitt i tabell 1 i vedlegg I.

Rettsakten ble vedtatt den 2. juni 2017 og trådte i kraft i EU 27. juli 2017.

5. Implementering av Kommisjonsforordning (EU) 2017/1231

Forordning 2017/1231 endrer gjennomføringsforordning 2017/1153 og kommisjonsforordning 1014/2010. For bakgrunn og bedre forståelse vises det til notatene som omhandler disse rettsaktene.

For å få en enklere overgang for fastsettelse av CO₂-utslipp ved overgang til den nye testprosedyren WLTP, blir det gjennom forordning 2017/1231 foretatt endringer av gjennomføringsforordning 2017/1153 hva gjelder korrelasjonsprosedyren. Dette for at prosedyren for personbiler i størst mulig grad skal overensstemme med prosedyren som gjelder for lette varebiler (gitt i forordning 2017/1152).

På grunn av videreutvikling av korrelasjonsverktøyet CO₂MPAS er det visse inputparametere som ikke lenger er nødvendige, mens andre data av administrativ karakter legges til for å sikre en sporbar og verifiserbar prosess. For å sikre at elektroniske signaturnøkler, som er nødvendig for å håndtere korrelasjonsverktøyet, utleveres på en effektiv og sikker måte, blir medlemsstatenes utpekelse av kontaktpunkter nærmere presisert. Det skal kun utpekes én dedikert kontaktperson per typegodkjenningsmyndighet eller teknisk prøveinstans. Opplysninger om organisasjonens navn, ansvarlig person med adresse, epostadresse og telefonnummer skal sendes EU-kommisjonen via EC-CO₂-LDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu. Elektroniske signaturnøkler utleveres av EU-kommisjonens felles forskningscenter. Det er også konkludert med at det er hensiktsmessig å innføre bruk av elektroniske hash-koder for korrelasjonsverktøyets resultatfiler.

Endringene i gjennomføringsforordning 2017/1153 er angitt i vedlegg I.

Vedlegg II angir endringene i kommisjonsforordning 1014/2010 hvor det blir satt inn en ny rekke "kjøretøyfamiliens identifikasjonsnummer" i tabellen Datakilder som benyttes i forbindelse med de årlige rapporteringene i henhold til forordning 443/2009.

Forordningen ble vedtatt 6. juni 2017 og trådte i kraft i EU 28. juli 2017.

6. Implementering av Kommisjonsforordning (EU) 2017/748

Basisforordning 510/2011 retter seg i første rekke mot varebilprodusenter og er en del av EUs arbeid med å redusere utslipp av CO₂ fra varebiler i Europa. I forordningens vedlegg I er det angitt hvordan bilprodusentenes spesifikke utslippsmål for CO₂ skal beregnes. Til beregningen benyttes en gjennomsnittsvekt, M₀, satt til 1706,0 kg. Verdien for gjennomsnittsvekten skal justeres hvert tredje år (jf. forordningens artikkel 13 nr. 5) for å ta hensyn til endringer i vekten på nye kjøretøy som registreres i EU.

Forordning 2017/748 fastsetter ny verdi for gjennomsnittsvekten M₀. Verdien er basert på data fra rapporteringer for kalenderårene 2013, 2014 og 2015. Den nye verdien er basert på et vektet gjennomsnitt som tar hensyn til antallet nye registreringer i hvert referanseår. Med virkning fra 2018 økes verdien av M₀ med 60,4 kg til 1766,4 kg.

Rettsakten ble vedtatt den 29. april 2017 og trådte i kraft i EU 19. mai 2017.

7. Implementering av Kommisjonsforordning (EU) nr. 482/2014

Forordning (EU) nr. 510/2011 fastsetter bestemmelser for beregning av spesifikke utslipp av CO₂ fra varebiler for hver bilprodusent. Forordning (EU) nr. 443/2010 har tilsvarende bestemmelser for personbiler. Begge forordningene er en del av EUs arbeid for å redusere utslipp fra personbiler og varebiler. Innretningen av begge forordningene er slik at hver fabrikant beregner et gjennomsnittlig spesifikt CO₂-utslipp for 2010, som så benyttes som utgangspunkt, et referansenivå, for å fastsette spesifikke utslippsmål som fabrikantene skal overholde, med trinnvis innskjerping av kravene.

Varebilfabrikanter som årlig registrerer færre enn 22 000 nye kjøretøy i EU kan søke om unntak fra de fastsatte spesifikke CO₂-utslippsmålene, jf. forordning 510/2011 artikkel 11. Kommisjonsdelegert forordning (EU) nr. 114/2013 spesifiserer hvordan slike søknader skal fremsettes. Rettsakten retter seg altså i dette tilfelle mot bilfabrikanter som produserer et lite årlig antall varebiler og ikke mot nasjonalstatene. Reduksjonsmålet skal reflektere den potensielle reduksjonen som kan oppnås, når det tas hensyn til økonomiske og tekniske forhold, samt de spesielle markedsforholdene for nye varebiler.

Denne muligheten er gitt fordi produsenter av et lite antall kjøretøy og modelltyper har begrenset mulighet til å fordele utslippene slik som situasjonen er for bilprodusenter med modeller i alle størrelsesklasser. Manglende overholdelse medfører at bilprodusenten kan ilegges en økonomisk sanksjon, "premium", jf. forordningen 510/2011 artikkel 9. Det er derfor av stor betydning for produsenten av et lite antall varebiler at utgangspunktet for reduksjonsmålet er korrekt fastsatt. For å kunne overholde forpliktelsene ønsker bilprodusenter et referansenivå som medfører at målene er teknisk mulig å løse.

Bakgrunnen for endringen i **forordning 482/2014** er en søknad fra varebilfabrikanten Great Wall Motor Company Limited om å få endret gjennomsnittlig spesifikt utslipp av CO₂ i g/km som er oppgitt i vedlegg III til delegert forordning 114/2013. I vedlegg III til er gjennomsnittlig spesifikt CO₂ utslipp for kalenderåret 2010 oppgitt for hver produsent. Som begrunnelse for søknaden har produsenten lagt frem detaljert informasjon som beviser at gjennomsnittlig spesifikt CO₂ utslipp i 2010 var vesentlig høyere enn oppgitt i forordning 114/2013. For Great Wall Motor Company Limited endres utslippsverdien fra 190,13 g/km til 225,00 g/km i vedlegg III.

Den delegerte forordning (EU) nr. 114/2013 endres slik det fremgår av forordning (EU) nr. 482/2014. Det vises her generelt til de vurderinger som er gjort i EØS-notat til forordningen 114/2013.

Forordningen ble vedtatt 4. mars 2014 og trådte i kraft 2. juni 2014.

8. Rettslige konsekvenser.

Forordningene 443/2009 og 510/2011 med tilhørende rettsakter er av Samferdselsdepartementet foreslått gjennomført samlet i ny lov og forskrift med hjemmel i vegtrafikkloven kapittel III. Samferdselsdepartementet vil legge frem en LS proposisjon med forslag til ny § 13 b i vegtrafikkloven i løpet av høsten 2017. En nærmere omtale av endringene vil bli gitt i LS proposisjonen om endringer i vegtrafikkloven.

Rettsaktene vil tas inn i den nye forskriften når denne er på plass, estimert til 1. kvartal 2018.

9. Andre opplysninger

Forordningene som foreslås implementert er vurdert relevante og akseptable for Norge av Vegdirektoratet. Da EØS-prosessen går etter Hurtigprosedyren, er forordningene ikke forelagt noe Spesialutvalg til vurdering.

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

Norge har deltatt på møter i forbindelse med utarbeidelsen av enkelte av forordningene.

10. Økonomiske og administrative konsekvenser

Vegdirektoratet rapporterer årlig i henhold forordningene 443/2009, 1014/2010, 510/2011 og forordning 293/2012. Rapporteringskravet innebærer at Vegdirektoratet tar ut informasjon fra motorvognregisteret, bearbeider datamaterialet noe og sender det over til Det europeiske miljøbyrået, EEA.

Imidlertid er det norske systemet for registrering av kjøretøy lagt opp på en måte som gjør at noe av dataene som det skal rapporteres på ikke fanges opp med den nøyaktigheten som forordningen legger opp til. Dersom Norge skal rapportere så nøyaktige data som kreves, må

systemet for registrering av kjøretøy legges opp på en noe annen måte enn i dag, og Autosys må tilpasses dette. En slik endring er det lagt opp til i forbindelse med utviklingen av nytt Autosys.

NorType jobber med nytt filformat for typegodkjenninger med verdier for WLTP. Videre må innlesningsjobben for Autosys typegodkjenning og CoC tilpasses dette nye formatet, hvilket er ventet å være klart mars/april 2018. Det jobbes også med å få på plass elektronisk CoC-løsning, såkalt e-CoC, noe som vil sikre nøyaktige data for det enkelte kjøretøy, men denne løsningen ligger 1-2 år frem i tid.

Norge har ikke bilindustri som forordningen retter seg mot. Det blir heller ikke utført avgasstypegodkjenning i Norge, hverken av Statens vegvesen Vegdirektoratet eller hos tekniske testinstanser. Forordningen antas derfor ikke å ha økonomiske konsekvenser for private aktører i Norge.

11. Høringsfrist:

Vegdirektoratet ber om at høringsinstansenes eventuelle kommentarer til forslag til endringer gis **innen 29. desember 2017**.