



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Implementering av:

- Kommisjonsforordning (EU) 2017/2400 av 12. desember 2017 om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009 hva gjelder bestemmelser om CO₂-utslipp fra og drivstofforbruk til tunge kjøretøy og om endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF og kommisjonsforordning (EU) nr. 582/2011

Høring om forslag til endringer i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften)

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
12. mars 2018

0. Innledning og oversikt

Vegdirektoratet sender på høring forslag til endringer i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften).

Bakgrunnen for endringene er at det er vedtatt en ny forordning, som Norge i henhold til EØS-avtalen er forpliktet til å implementere i norsk regelverk.

Den vedtatte forordningen er:

- **Kommisjonens forordning (EU) 2017/2400** av 13. juli 2017 om retting av direktiv 2007/46/EF, forordning (EU) nr. 582/2011 og forordning (EU) 2017/1151 om supplerende regler til forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkjenning av motorkjøretøy med hensyn til utslipp fra lette personbiler og lette nyttekjøretøy, om adgang til reparasjonsinformasjon m.m. om kjøretøy, om endring av direktiv 2007/46/EF, forordning (EF) nr. 692/2008 og forordning (EU) nr. 1230/2012 og om oppheving av forordning (EF) nr. 692/2008

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.

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) 2017/2400

EU-kommisjonen har vedtatt en ny forordning som skal etablere felles tekniske krav for typegodkjenning av komponenter, separate tekniske enheter og systemer med hensyn til CO₂-utslipp og drivstofforbruk, samt etablere et felles rammeverk for typegodkjenning av CO₂-utslipp og drivstofforbruk for tunge kjøretøy. Hittil har det ikke vært noen standardisert måling av drivstofforbruk og CO₂-utslipp fra tunge kjøretøy slik som det er for personbiler og varebiler. Bakteppet for Kommisjonens arbeid er EUs hvitbok om transport der det er satt et mål om 60 prosent reduksjon i klimagassutslipp fra transportsektoren innen 2050 sammenlignet med 1990-nivå og EUs vegkart for lavkarbonøkonomi frem mot 2050. Det er estimert at en fjerdedel av CO₂-utslippene fra vegtransport i EU kan relateres til tunge kjøretøy.

Virkeområdet til forordningen er kjøretøy i kategori N2 med tillatt totalvekt over 7500 kg og alle kjøretøy i kategori N3 slik disse er definert vedlegg II til godkjenningsdirektiv 2007/46/EF. Forordningen gjelder ikke for off-road kjøretøy eller spesialkjøretøy slik disse er definert i del A til vedlegg II i 2007/46/EF. For kjøretøy typegodkjent i flere etapper, gjelder forordningen kun for basiskjøretøyet som minst er utstyrt med chassis, motor, transmisjon, aksler og dekk.

Sektoren for tunge kjøretøy omfatter et betydelig antall ulike kjøretøytyper og -modeller tilpasset mange forskjellige bruksområder, og er preget av stor grad av spesialtilpasning til kunde. Kommisjonen har analysert alternativer for måling av CO₂-utslipp og drivstofforbruk for denne gruppen, og har konkludert med at det for tunge kjøretøy er mest hensiktsmessig at disse verdiene bestemmes ved hjelp av et simuleringsverktøy. Et slikt verktøy er allsidig og

gir unike data for hvert kjøretøy på en kostnadseffektiv måte. Siden det ikke fantes slik programvare på markedet, har Kommisjonen fått utviklet simuleringsverktøyet VECTO - Vehicle Energy Consumption calculation Tool - som skal benyttes til beregning av drivstofforbruk og CO₂-utslipp fra nye, tunge kjøretøy. Kommisjonen har ansvaret for vedlikehold og oppdateringer av simuleringsverktøyet som fabrikantene blir forpliktet til å bruke. Fabrikant er i forordningen definert som den person eller det organ som ovenfor godkjenningmyndighetene er ansvarlig for alle aspektene ved sertifiseringsprosessen og for å sikre overensstemmelse ved CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskaper ved komponenter, separate tekniske enheter og systemer. Det kreves ikke at personen eller organet er direkte involvert i alle trinn i fremstillingen av den komponent, den separate tekniske enhet eller det system som skal sertifiseres.

Fabrikanten må søke godkjenningmyndighetene om lisens for å anvende simuleringsverktøyet med henblikk på å fastsette CO₂-utslipp og drivstofforbruk fra nye kjøretøy. Krav og prosedyrer for å kunne anvende simuleringsverktøyet er beskrevet i vedlegg II. Lisensen vil gjelde for de aktuelle kjøretøygruppene det er søkt om.

I tillegg til simuleringsverktøyet skal Kommisjonen gjøre tilgjengelig et forbehandlingsverktøy (*pre-processing tool*) og et hashingverktøy (*hashing tool*). Simuleringsverktøyet brukes altså til å fastsette CO₂-utslipp og drivstofforbruk for nye kjøretøy. Forbehandlingsverktøyet brukes til å verifisere og sammenstille testresultater, utføre tilleggsberegninger knyttet til CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskaper ved komponenter, separate tekniske enheter og systemer, og til å konvertere resultatene til et format som kan benyttes i simuleringsverktøyet VECTO. Forbehandlingsverktøyet benyttes av fabrikanten når tester beskrevet i punkt 4 i vedlegg V om motorer og punkt 3 i vedlegg VIII om luftmotstand er gjennomført. Hashingverktøyet skal brukes til å etablere en entydig sammenkobling mellom de sertifiserte CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene ved en komponent, separat teknisk enhet eller et system og sertifiseringsdokumentet, samt å etablere en entydig sammenkobling mellom et kjøretøy og fabrikantens dokumentasjonsfil (*records file*).

En kjøretøyfabrikant skal fastsette CO₂-utslipp og drivstofforbruk for alle nye kjøretøy som selges, registreres eller tas i bruk i EU/EØS-området ved å benytte den seneste tilgjengelige versjonen av simuleringsverktøyet. Resultatene skal nedtegnes i fabrikantens dokumentasjonsfil og fabrikanten skal lage en kryptografisk hash av dokumentasjonsfilen ved å hjelp av hashingverktøyet. Videre skal det for hvert enkelt kjøretøy følge et informasjonsdokument til kunden/sluttbrukeren (*customer information file*) hvor den kryptografiske hashen skal fremgå. Den skal også fremgå av kjøretøyets samsvarssertifikat (CoC). Dette gjelder imidlertid ikke kjøretøy som godkjennes etter direktiv 2007/46/EF artikkel 24 om enkeltgodkjenning. Fabrikantens dokumentasjonsfil og sertifiseringer av CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskaper ved komponenter, systemer og separate tekniske enheter skal arkiveres av fabrikanten i minst 20 år.

Beregningene i simuleringsverktøyet baserer seg på en rekke inputdata som inkluderer informasjon om CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskaper ved følgende komponenter, separate tekniske enheter og systemer:

- motorer
- transmisjoner/kraftoverføringer
- dreiemomentomformere/konvertere

- øvrige dreiemomentoverførende komponenter
- ekstra kraftoverføringskomponenter
- akslinger
- luftmotstand fra karosseri eller tilhenger
- hjelpeutstyr (*auxiliaries*)
- dekk

Fabrikanten kan enten benytte sertifiserte verdier eller, dersom sertifiserte verdier mangler, standardverdier i overensstemmelse med artikkel 13. Unntaket er verdier for motorer som i alle tilfeller skal være sertifiserte verdier per motorfamilie, og for hjelpeutstyr hvor det er standardverdier som skal benyttes. Det er detaljert angitt i forordningen hvordan fabrikanten skal komme frem til enten sertifiserte eller standardiserte verdier. Det er fastsatte prosedyrer for sertifisering av komponentfamilie/enhetsfamilie/systemfamilie, altså prosedyrer for søknad, godkjenning, utvidelse av godkjenning, kontroll, samsvar mv.

Kjøretøy i gruppe N er i denne forordningen klassifisert i ulike grupper og disse er gjengitt i tabell 1 i vedlegg I. Det er 18 ulike grupper nummerert fra 0 til 17, men forordningens artikler 5-22 får ikke anvendelse på kjøretøy i gruppene 0, 6, 7, 8, 13, 14, 15 og 17.

Forordningen fases inn fra 1. januar 2019 og forpliktelsene etter artikkel 9 om å fastsette og opplyse om nye kjøretøyers CO₂-utslipp og drivstofforbruk gjelder for kjøretøy i gruppe 4, 5, 9, og 10 som produseres fra denne dato. Produksjonsdatoen vil si signaturdatoen på samsvarssertifikatet eller datoen for utstedelse av den individuelle godkjenningsattesten. Videre innfasing er som følger: Medlemsstatene skal nekte registrering av kjøretøy tilhørende gruppe 4, 5, 9 og 10 fra 1. juli 2019 dersom disse ikke oppfyller forordningens krav. Kjøretøy som tilhører gruppe 1, 2 og 3 skal nektes registrert fra 1. januar 2020. Gruppene 11,12 og 16 skal nektes registrert fra 1. juli 2020.

Forordningen endrer godkjenningsdirektiv 2007/46/EF og forordning (EU) nr. 582/2011 slik at prosedyrer for typegodkjenning blir oppdatert med nye krav om fastsettelse av CO₂-utslipp og drivstofforbruk fra tunge kjøretøy.

Forordningens vedlegg er som følger:

- vedlegg I - om klassifisering av N-kjøretøy i ulike kjøretøygrupper
- vedlegg II - om krav og prosedyrer relatert til anvendelsen av simuleringsverktøyet
- vedlegg III - beskriver listen over parametere som skal benyttes av fabrikanten som input i simuleringsverktøyet
- vedlegg IV - mal for fabrikantens dokumentasjonsfil og for informasjonsdokument til kunde/sluttbruker
- vedlegg V - beskriver testprosedyrer for motorer som skal resultere i inputdata til simuleringsverktøyet
- vedlegg VI - beskriver bestemmelsene om sertifisering av data relatert til kraftoverføringer, dreiemomentomformere, øvrige dreiemomentoverførende komponenter og ekstra kraftoverføringskomponenter

- vedlegg VII - beskriver bestemmelsene om sertifisering av data relatert til akslinger
- vedlegg VIII - beskriver testprosedyren for å verifisere luftmotstandsdata
- vedlegg IX - beskriver hvordan fabrikanten skal verifisere data relatert til kjøretøyets hjelpeutstyr
- vedlegg X - beskriver bestemmelsene om sertifisering av data relatert til dekk
- vedlegg XI - angir de nødvendige endringene i godkjenningsdirektiv 2007/46/EF

Kommisjonen har presentert sitt arbeid i komitologikomiteen TCMV hvor Norge deltar som observatør.

Forordningen ble vedtatt 12. desember 2017 og trådte i kraft i EU 18. januar 2018.

2. Andre opplysninger

Forordningen som foreslås implementert er vurdert relevant og akseptabel for Norge av Vegdirektoratet. Da EØS-prosessen går etter Hurtigprosedyren, er forordningen 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.)

3. Økonomiske og administrative konsekvenser

Implementeringen av forordningen antas ikke å få økonomiske konsekvenser for private eller offentlige myndigheter i Norge. Det vil heller ikke medføre administrative konsekvenser utover det som må gjøres for å utforme endringsforskrift. Bilforskriften §3 vil bli endret for å implementere forordningen.

4. Høringsfrist

Vegdirektoratet ber om at høringsinstansenes eventuelle kommentarer til forslag til endring gis **innen 3. april 2018**.