



**Statens vegvesen**

## Vedlegg 1 – Høringsnotat

# Implementering av ny Kommisjonsforordning knyttet til tunge kjøretøy

*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  
17. april 2019

## **0. Innledning og oversikt**

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

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:

- **Kommisjonsforordning (EU) 2019/318 av 19. februar 2019** om endring av forordning (EU) 2017/2400 og europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF med hensyn til CO<sub>2</sub>-utslipp fra og brennstofforbruk til tunge kjøretøy

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](http://www.lovdata.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).

## **1. Implementering av forordning (EU) 2019/318**

Forordning (EU) 2019/318 endrer forordning (EU) 2017/2400 og rammedirektiv 2007/46/EF.

Forordning (EU) 2017/2400 innfører en felles metode for objektivt å kunne sammenligne ytelsen til nye, tunge kjøretøyer som settes på markedet i EU/EØS med hensyn til drivstofforbruk og CO<sub>2</sub>-utslipp. Forordningen fastsetter bestemmelser for sertifisering av komponenter, separate tekniske enheter og systemer som har innvirkning på tunge kjøretøyers CO<sub>2</sub>-utslipp og drivstofforbruk, samt etablerer et felles rammeverk for typegodkjenning av CO<sub>2</sub>-utslipp og drivstofforbruket til tunge kjøretøy. Til dette formålet har EU-kommisjonen utviklet og innført et eget simuleringsverktøy. Verktøyet er kjent som VECTO - Vehicle Energy Consumption Calculation Tool. Forordning (EU) 2017/2400 setter også krav til medlemsstatenes myndigheter og fabrikanter om å kontrollere at sertifiseringen av komponentene og anvendelsen av simuleringsverktøyet er i samsvar med kravene.

Beregningene i simuleringsverktøyet baserer seg på en rekke inndata som inkluderer informasjon om CO<sub>2</sub>-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

Erfaringene som er høstet etter at forordningen trådte i kraft, har avdekket at det er flere elementer i forordningen som krever presiseringer og som EU-kommisjonen med forordning 2019/318 legger frem. Disse presiseringene påvirker også de opplysninger som fabrikantene leverer i overensstemmelse med godkjenningsdirektiv 2007/46/EF. Kommisjonen har foretatt en vurdering av de tekniske og økonomiske konsekvenser av de nødvendige endringene. Forbedringen av metoden har til hensikt å øke konkurransevnen for EU's industri og åpenheten i markedet når det gjelder tunge kjøretøyers drivstofforbruk.

Flytende naturgass (LNG) er et tilgjengelig, alternativt drivstoff til diesel til tunge kjøretøy. Utrulling av kommende innovative LNG-teknologier vil ytterligere bidra til reduksjon av CO<sub>2</sub>-utslipp sammenlignet med dieseldrevne kjøretøy. For å sikre at LNG omfattes av motortestprosedyren, blir LNG inkludert som et nytt referansedrivstoff ved sertifiseringen av motorer som brukes til å fastsette tunge kjøretøyers CO<sub>2</sub>-utslipp og drivstofforbruk.

Kjøretøy i gruppe N blir i basisforordning (EU) 2017/2400 klassifisert i 18 ulike grupper, nummerert fra 0-17. Disse er gjengitt i tabell 1 i vedlegg I. Kommisjonen finner det hensiktsmessig å ta hensyn til særegenhetene til nyttekjøretøy som brukes til andre formål enn å levere varer. Slike kjøretøy skal derfor tilskrives bestemte undergrupper innenfor de eksisterende kjøretøygruppene for å skille dem fra kjøretøy som bare brukes til varelevering, og CO<sub>2</sub>-utslippet til disse kjøretøyene bestemmes i samsvar med kjøretøyets dedikerte bruksprofil. Kjøretøy som på grunn av sitt avanserte fremdriftssystem, herunder elektriske, hybridelektriske og systemer med to drivstoff (dual-fuel), skal tydelig identifiseres. Slike kjøretøy er for øyeblikket ikke omfattet av kravet om å fastsette CO<sub>2</sub>-utslipp og drivstofforbruk ved hjelp av VECTO. For å sikre en god forståelse av markedsdekningen av disse kjøretøyene, etableres det en spesiell prosedyre for å kunne identifisere disse kjøretøyene og deres respektive fremdriftssystemer.

For å redusere utslipp av karbondioksid, er det viktig at utslippene fra et nyprodusert, tungt kjøretøy er i overensstemmelse med verdiene som er fastsatt i henhold til forordning (EU) 2017/2400. I tillegg til verifiseringsprosedyrene som er beskrevet i basisforordningen, skal det gjennomføres en verifiseringstest på vei. Testprosedyren skal utføres av fabrikantene og kontrolleres av godkjenningsmyndighetene. Under verifiseringstesten skal hjulets dreiemoment, motorhastighet, girskift og drivstofforbruket til kjøretøyet måles på veien, tett på simuleringsverktøyets bruksprofil og sammenlignes med drivstofforbruket som beregnes i simuleringsverktøyet. For en vellykket og godkjent verifikasjonstest, må det beregnede drivstofforbruket tilsvare det målte forbruket innenfor en viss toleranse. Systematisk verifisering av resultatene av en numerisk simulering gjennom en fysisk test er et nytt konsept i den europeiske typegodkjenningslovgivningen. Den underliggende verifikasjonstestprosedyren vil derfor bli vurdert med sikte på mulige forbedringer. Av den grunn bør EU-kommisjonen og typegodkjenningsmyndighetene ha tillatelse til å samle inn og evaluere resultatene fra testprosedyrene fra fabrikantene. For å sikre at typegodkjenningsmyndighetene og fabrikantene får tilstrekkelig med tid til å tilpasse seg de nye bestemmelsene, vil forpliktelsen om å verifisere nye kjøretøyers CO<sub>2</sub>-utslipp og drivstofforbruk ved hjelp av verifiseringstestprosedyrene på vei gjelde fra 1. juli 2020.

Forordning (EU) 2018/956 setter krav til overvåking og rapportering av CO<sub>2</sub>-utslipp og drivstofforbruk til nye, tunge kjøretøy. Kjøretøy som tilhører gruppene 4, 5, 9 og 10 får oppstart i 2019. Formålet med endringene i forordning (EU) 2017/2400 er å sikre at det

samles inn pålitelige CO<sub>2</sub>-utslippsdata for alle kjøretøy som er berørt av forordning (EU) 2018/956. Det er derfor viktig at endringene trer i kraft så fort som mulig.

Videre gjøres det nødvendige endringer i godkjenningsdirektiv 2007/46/EF.

Forordningen ble vedtatt den 19. februar 2019, men kom til anvendelse i EU allerede den 1. januar 2019.

## **2. Rettslige konsekvenser.**

Forordning (EU) 2019/318 endrer både rammedirektiv 2007/46/EF og forordning (EU) 2017/2400. Begge rettsakter er implementert i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil. Forskriftens § 3 vil derfor bli endret for å implementere rettsakten.

## **3. Andre opplysninger**

Forordningen som foreslås implementert er vurdert relevant og akseptabel 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 EU i forbindelse med utarbeidelsen av forordningen.

## **4. Økonomiske og administrative konsekvenser**

Forordningen anses ikke å få økonomiske og administrative konsekvenser utover det som trengs for å implementere rettsakten i norsk rett.

## **5. Høringsfrist:**

Vegdirektoratet ber om at høringsinstansenes eventuelle kommentarer til forslag til endringer gis **innen 20. mai 2019.**