



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – høringsnotat

Implementering av forordning (EU) 2022/1362

Høring om forslag til endringer i forskrift 28. juni 2022 nr. 1233 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften).

Statens vegvesen
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
28. mars 2023

0. Innledning og oversikt

Statens vegvesen sender med dette forslag til endring i forskrift 28. juni 2022 nr. 1233 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften) på offentlig høring. Bakgrunnen er at EU har vedtatt en ny forordning som Norge etter sine EØS-rettslige forpliktelser er pålagt å implementere.

Den aktuelle forordningen er:

- **Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2022/1362** av 1. august 2022 om anvendelse av forordning (EF) nr. 595/2009 med hensyn til ytelsen til tunge tilhengere med hensyn til deres innflytelse på CO₂-utslipp, drivstofforbruk, energiforbruk og nullutslippsintervall for motorkjøretøyer, og om endring av gjennomføringsforordning (EU) 2020/683

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, alternativt på www.europalov.no.

1. Implementering av Kommisjonsforordning (EU) 2022/1362

EU-kommisjonen har vedtatt en ny forordning (EU) 2022/1362 som skal etablere felles tekniske krav for typegodkjenning av komponenter, separate tekniske enheter og systemer med hensyn til CO₂-utslipp og drivstofforbruk. Det skal etablere et felles rammeverk for typegodkjenning av CO₂-utslipp og drivstofforbruk for tunge kjøretøy - i dette tilfelle tunge tilhengere til bil. Hittil har det ikke vært noen standardisert måling av drivstofforbruk og CO₂-utslipp knyttet til trekking av tunge tilhengere.

Bakteppet for Kommisjonens arbeid er EUs vitbok 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 at CO₂-utslippene fra vegtransport i EU kan relateres til tunge kjøretøy.

Virkeområdet til forordningen er tunge tilhengere i kategori O3 og O4 med tillatt totalvekt over 8000 kg slik disse er definert i forordning (EU) 2018/858. Imidlertid er det viktige unntak fra virkeområdet; bl.a. omfattes ikke kjøretøy med flere enn 3 aksler og høyde over 4 m (se utfyllende informasjon om virkeområde under artikkel 1 nedenfor).

Tilhengere i gruppe O3 og O4 medvirkning når det gjelder innvirkning på CO₂-utslipp fra motorvogner, drivstofforbruk, strømforbruk og nullutslippskjøringsintervaller kan variere avhengig av tilhengerens utforming. Noen tilhengere har lavere fremdriftsmotstand, noe som forbedrer trekkvognens energieffektivitet, CO₂ utslipp og drivstofforbruk. Ettersom tilhengere har ulik utforming, er disse delt inn i forskjellige grupper. 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.

Aerodynamisk luftmotstand er en av kreftene som et kjøretøy må overvinne under kjøring. Det er bevist at bruken av egnede aerodynamiske innretninger på en tilhenger vil redusere luftmotstanden og dermed energiforbruket på det trekkende kjøretøyet. Det er derfor

nødvendig med tekniske krav til den aerodynamiske utformingen av tilhengere - slik som denne forordningen beskriver.

Én metode for beregning av luftmotstand er bruk av fluiddynamikksimulering. Denne er billigere å gjennomføre enn en fysisk test. Slike beregningssimuleringer av væskedynamikken kan bare brukes til sertifisering av aerodynamiske innretninger dersom alle produsenter av aerodynamiske innretninger bruker de samme generiske 3D kjøretøymodeller for å bestemme virkningen av de aerodynamiske innretningene. Kommisjonen har derfor utviklet modeller og gjort disse gratis tilgjengelig på en egen plattform for fabrikantene.

Fabrikanten må derfor bruke kjøretøymodeller som er utviklet av Kommisjonen og må også søke godkjenningsmyndighetene om lisens for å anvende simuleringsverktøyet når det gjelder fastsetting av tilhengerens luftmotstand. Godkjenningsmyndigheten gir tillatelse til å bruke simuleringsverktøyet dersom vedkommende kjøretøyp produsent sender inn søknaden i samsvar med artikkel 5 i forordningen - og dokumenterer at alle prosesser er innført i samsvar med kravene som fremgår av forordningens vedlegg II, punkt 1.

Krav og prosedyrer for å kunne anvende simuleringsverktøyet er beskrevet i vedlegg II. Lisensen vil gjelde for de aktuelle kjøretøygruppene det er søkt om.

For å unngå unødvendige arbeid for kjøretøyp produsentene og redusere antall årlige vurderinger fra godkjenningsmyndighetenes side, vil tekniske prøveinstanser kunne foreta denne aerodynamiske beregningen for fabrikanten i forbindelse med kjøretøy som fremstilles for enkeltgodkjenning.

Forordningens oppbygging/artikler:

Forordningen består av i alt 26 artikler fordelt over 7 kapitler, samt 6 vedlegg.

Kapittel 1 inneholder bestemmelser om forordningens virkeområde og definisjoner (artikkel 1 og 2). Som nevnt over er forordningens virkeområde som utgangspunkt tilhengere i klassene O3 og O4. Følgende tilhengere/kjøretøy klasse O3 og O4 *omfattes likevel ikke*:

- Kjøretøy med annet karosseri enn kasseformet karosseri som definert i art. 2, nr. 2)
- Kjøretøy med en teknisk tillatt totalvekt på mindre enn 8 000 kg
- Kjøretøy med mer enn tre aksler
- Link slepvogner og link semitrailere
- Dollyer
- Kjøretøy som overskrider de maksimalt tillatte dimensjonene angitt i forordning (EU) 2021/535 vedlegg XIII, seksjon E
- Kjøretøy med drivaksler

Kapittel 2 inneholder artikkel 3 og 4 om hhv. kjøretøygrupper og elektroniske verktøy som fabrikanten skal bruke.

Kapittel 3 inneholder artikler 5, 6 og 7 – hvor det i artikkel 5 er bestemmelser som gjelder søknad om bruk av simuleringsverktøyet, i artikkel 6 administrative bestemmelser om bruk av simuleringsverktøyet og artikkel 7 hvor fremgangsmåten ved endring av prosesser i forbindelse med vurdering av nye kjøretøy.

Kapittel 4 inneholder artiklene 8, 9 og 10 og gjelder bruk av simuleringsverktøyet.

Kapittel 5 inneholder artiklene 11 – 23 og gjelder egenskaper ved aerodynamiske komponenter og dekk.

Kapittel 6 inneholder artiklene 20 – 23 og gjelder kontroll av simuleringsverktøyet og fremgangsmåte med simuleringen.

Kapittel 7 inneholder artiklene 24 – 26 og beskriver overgangsbestemmelser og ikrafttredelse

Forordningen består av 6 vedlegg:

- Vedlegg I - om klassifisering av O- tilhengere
- Vedlegg II - om krav og prosedyrer relatert til anvendelsen av simuleringsverktøy
- Vedlegg III - inputinformasjon om kjøretøyets utforming/karakteristika.
- Vedlegg IV – sjablong for fabrikantens registreringsfil og kundeopplysningsfil.
- Vedlegg V – data om kjøretøyets aerodynamiske utforming (luftmotstand)
- Vedlegg VI - om endringene i forordning (EU) 2020/683 som følge av forordning (EU) 2022/1362

2. Rettslige konsekvenser

Forordningene som gjennomføres/endres er implementert i bilforskriften, og forordning (EU) 2022/1362 vil derfor bli implementert i samme forskrift.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser

Ut fra virkeområdet må norske tilhengerfabrikanter dokumentere at tilhengeren tilfredsstillende aerodynamiske kravene som fremgår av forordningen. Dette innebærer at fabrikanten må dokumentere at kjøretøyet oppfyller de aerodynamiske testene som fremkommer i forordningen, noe som vil medføre ekstra kostnader for tilhengerfabrikanten. For å gjøre det enklere for tilhengerfabrikantene kan en teknisk prøveinstans foreta simuleringen for tilhengerfabrikanten, dersom det produseres mindre enn 30 enheter i året.

Statens vegvesen må etablere en ordning med lisens til brukere av forordningen. Lisensen utstedes dersom fabrikantene kan dokumentere at de har de nødvendige forutsetninger for å kunne dokumentere i henhold til forordningen.

Det er relativt få norske produsenter som lager tilhengere med kasseformet karosseri på under 4 meter høyde.

De administrative konsekvenser vil bli begrenset utover det som trengs for å implementere rettsakten i norsk forskrift.

4. Andre opplysninger

Forordningen er blitt vurdert relevant og akseptabel for Norge, og har vært 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 deltatt i internasjonalt forum (TCMV) der forordningen har vært drøftet.

5. Høringsfrist:

Statens vegvesen ber om at høringsinstansenes eventuelle kommentarer til forslag til endringer gis **innen 10. mai 2023**.