



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Implementering av to Kommisjonsforordninger knyttet til lette kjøretøy, mindre endringer i korrelasjonsmetoden.

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

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
12. november 2018

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 forskrift eller lov om krav til CO₂-utslipp er per november 2018 vedtatt eller trådt i kraft (ikrafttredelse estimert til ca 1. kvartal 2019).

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 to nye forordninger, som Norge i henhold til EØS-avtalen er forpliktet til å implementere i norsk regelverk.

De vedtatte forordningene er:

- **Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/1002** av 16. juli 2018 om endring av forordning (EU) 2017/1153 for å klargjøre og forenkle korrelasjonsprosedyren og tilpasse den til endringer til forordning (EU) 2017/1151
- **Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/1003** av 16. juli 2018 om endring av forordning (EU) 2017/1152 for å klargjøre og forenkle korrelasjonsprosedyren og tilpasse den til endringer til forordning (EU) 2017/1151

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.lovdatab.no. Forordningene finnes bl.a. på EU sine hjemmesider: https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/legislation_en.

1. Implementering av Kommisjonens forordning (EU) 2018/1002

Bakgrunn

Med forordning (EU) 2017/1151 ble det innført en ny testprosedyre for måling av drivstofforbruk og CO₂-utslipp fra lette kjøretøy. Testprosedyren er kjent som WLTP. Gjennom forordning (EF) nr. 443/2009 er det satt måltall for gjennomsnittlig CO₂-utslipp fra nyregistrerte personbiler i Europa, som i snitt skal være 95 g CO₂/km innen 2021. Dette måltallet er satt ut fra testprosedyren NEDC som var testprosedyren som ble brukt før WLTP trådte i kraft. For å ta høyde for ulikheter i CO₂-utslippsnivåer som måles i henhold til NEDC og den nye WLTP-prosedyren, har EU-kommisjonen fastsatt en metode for å korrelere disse verdiene. Korrelasjonsmetoden er beskrevet i forordning (EU) 2017/1153 og EU-kommisjonen har utarbeidet et eget korrelasjonsverktøy til formålet (CO₂MPAS). På denne måten oppnås NEDC-verdier avledet av verdier fra WLTP-typegodkjenningstestene som brukes som inndata i korrelasjonsverktøyet, og slik blir det mulig å fastslå hvorvidt personbilfabrikantene overholder sine spesifikke CO₂-utslippsmål som er gitt i henhold til forordning (EF) nr. 443/2009.

Om forordningen

Med bakgrunn i erfaringene man hittil har høstet med WLTP og korrelasjonsmetoden, har det vist seg at visse elementer i forordning (EU) 2017/1153 bør endres. Metoden for å fastsette endepunktene i interpolasjonslinjen som brukes til beregning av individuelle kjøretøyers NEDC-CO₂-verdi må suppleres. Disse endepunktene, som representeres av et testkjøretøy med høyest utslipp og et testkjøretøy med lavest utslipp, defineres slik at forskjellen mellom de to testkjøretøyene "høy" og "lav" er lik eller høyere enn 5 g CO₂/km. For å unngå at CO₂-utslippsverdier til enkeltkjøretøy fastsettes på grunnlag av interpolasjonslinjer som ikke gir denne minimumsforskjellen, trer endringsrettsakten i kraft så raskt som mulig.

Dersom familie for veibelastningsmatrise blir brukt ved typegodkjenning etter forordning (EU) 2017/1151, bør beregningen av CO₂-utslippsverdien for et enkelt kjøretøy tilhørende en slik familie forenkles ved at man utleder de veibelastningskoeffisienter som skal brukes i beregningen av NEDC-CO₂-verdien fra veibelastningskoeffisientene til det individuelle kjøretøyet som bestemt ved forordning (EU) 2017/1151.

I korrelasjonsverktøyet CO2MPAS benyttes en rekke inndata. For å sikre et robust korrelasjonsresultat, blir antall sylindere lagt til som en ny parameter som skal benyttes i CO2MPAS.

Til slutt benyttes anledningen til å korrigere enkelte redaksjonelle feil i teksten.

Rettsakten ble vedtatt 16. juli 2018 og trådte i kraft i EU 24. juli 2018.

2. Implementering av Kommisjonsforordning (EU) 2018/1003

Bakgrunn

Med forordning (EU) 2017/1151 ble det innført en ny testprosedyre for måling av drivstofforbruk og CO₂-utslipp fra lette kjøretøy. Testprosedyren er kjent som WLTP. Gjennom forordning (EU) nr. 510/2011 er det satt måltall for gjennomsnittlig CO₂-utslipp fra nyregistrerte varebiler i Europa, som i snitt skal være 147 g CO₂/km i 2020. Dette måltallet er satt ut fra testprosedyren NEDC som var testprosedyren som ble brukt før WLTP trådte i kraft. For å ta høyde for ulikheter i CO₂-utslippsnivåer som måles i henhold til NEDC og den nye WLTP-prosedyren, har EU-kommisjonen fastsatt en metode for å korrelere disse verdiene. Korrelasjonsmetoden for varebiler er beskrevet i forordning (EU) 2017/1152 og EU-kommisjonen har utarbeidet et eget korrelasjonsverktøy til formålet (CO2MPAS). På denne måten oppnås NEDC-verdier avledet av verdier fra WLTP-typegodkjenningstestene som brukes som inndata i korrelasjonsverktøyet, og slik blir det mulig å fastslå hvorvidt varebilfabrikantene overholder sine spesifikke CO₂-utslippsmål som er gitt i henhold til forordning (EU) nr. 510/2011.

Om forordningen

Med bakgrunn i erfaringene man hittil har høstet med WLTP og korrelasjonsmetoden, har det vist seg at visse elementer i forordning (EU) 2017/1152 bør endres. Metoden for å fastsette endepunktene i interpolasjonslinjen som brukes til beregning av individuelle kjøretøyers NEDC-CO₂-verdi må suppleres. Disse endepunktene, som representeres av et testkjøretøy med høyest utslipp og et testkjøretøy med lavest utslipp, defineres slik at forskjellen mellom de to testkjøretøyene "høy" og "lav" er lik eller høyere enn 5 g CO₂/km. For å unngå at CO₂-

utslippsverdier til enkeltkjøretøy fastsettes på grunnlag av interpolasjonslinjer som ikke gir denne minimumsforskjellen, trer endringsrettsakten i kraft så raskt som mulig.

Dersom familie for veibelastningsmatrise blir brukt ved typegodkjenning etter forordning (EU) 2017/1151, bør beregningen av CO₂-utslippsverdien for et enkelt kjøretøy tilhørende en slik familie forenkles ved at man utleder de veibelastningskoeffisienter som skal brukes i beregningen av NEDC-CO₂-verdien fra veibelastningskoeffisientene til det individuelle kjøretøyet som bestemt ved forordning (EU) 2017/1151. Hva angår delvis oppbygde kjøretøy i gruppe N1, bør endringen av vedlegg XII til forordning (EU) 2017/1151 tas i betraktning ved fastsettelse av veibelastningskoeffisientene som skal brukes som inndata i korrelasjonsverktøyet.

I korrelasjonsverktøyet CO₂MPAS benyttes en rekke inndata. For å sikre et robust korrelasjonsresultat, blir antall sylindere lagt til som en ny parameter som skal benyttes i CO₂MPAS.

Til slutt benyttes anledningen til å korrigere enkelte redaksjonelle feil i teksten.

Rettsakten ble vedtatt 16. juli 2018 og trådte i kraft i EU 24. juli 2018.

3. Rettslige konsekvenser.

Forordningene 443/2009 og 510/2011 med tilhørende rettsakter er av Samferdselsdepartementet foreslått gjennomført samlet i én lov og én forskrift med hjemmel i vegtrafikkloven kapittel III. Samferdselsdepartementet la høsten 2017 frem en LS proposisjon med forslag til ny § 13 b i vegtrafikkloven, hvor det finnes en nærmere omtale av endringene.

Rettsaktene vil tas inn i den nye forskriften når denne er på plass, estimert til ca 1. kvartal 2019.

4. 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.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser

Implementeringen av forordningene antas ikke å få økonomiske konsekvenser for private eller offentlige myndigheter i Norge. Den vil heller ikke medføre administrative kostnader utover det som må gjøres for å implementere rettsakten i norsk regelverk.

6. Høringsfrist:

Vegdirektoratet ber om at høringsinstansenes eventuelle kommentarer til forslag til endringer gis **innen 7. desember 2018**.