



## **Statens vegvesen**

### Vedlegg 1 – Høringsnotat

Implementering av to Kommisjonsforordninger knyttet til lette kjøretøy, avgassmåling. Dersom det anvendes innovativ teknologi kan man i en overgangsperiode benytte gammel testprosedyre (NEDC).

*Høring om forslag til endringer i forskrift om krav til CO<sub>2</sub>-utslipp mv. for produsenter av person- og varebiler*

Vegdirektoratet  
Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
23. april 2018

## **0. Innledning og oversikt**

Vegdirektoratet sender på høring forslag til endring i forskrift om krav til CO<sub>2</sub>-utslipp mv. for produsenter av person- og varebiler. Hverken forskrift eller lov om krav til CO<sub>2</sub>-utslipp er per april 2018 vedtatt eller trådt i kraft (ikrafttredelse estimert til 2. 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 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) 2018/258** av 21. februar 2018 om endring av gjennomføringsforordning (EU) nr. 725/2011 for å tilpasse den til endringen i den forskriftsmessige testprosedyren og for å forenkle den administrative prosedyren for anvendelse og sertifisering
- **Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/259** av 21. februar 2018 om endring av gjennomføringsforordning (EU) nr. 427/2014 for å tilpasse den til endringen i den forskriftsmessige testprosedyren og for å forenkle den administrative prosedyren for anvendelse og sertifisering

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](http://www.lovdatab.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 Kommisjonens forordning (EU) 2018/258**

Bakgrunn - kort om forordningene (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 725/2011

Målsetningen med forordning 443/2009 er å redusere klimagassutslippene fra transportsektoren og forordningen setter spesifikke CO<sub>2</sub>-utslippsmål for bilfabrikantene. Reduksjon i CO<sub>2</sub>-utslipp som oppnås ved bruk av en godkjent miljøinnovasjon etter forordningens artikkel 12, kan bli kreditert bilfabrikanter ved beregning av fabrikantenes gjennomsnittlige spesifikke CO<sub>2</sub>-utslipp etter nærmere fastsatte regler. Opplysninger vedrørende miljøinnovasjoner skal fremgå av typegodkjenningsdokumentasjonen og av kjøretøyets samsvarssertifikat (CoC). For nærmere oversikt over ordningen som følger av forordning 443/2009 og tilhørende rettsakter, se lenken "annen dokumentasjon".

Ved gjennomføringsforordning 725/2011 har EU-kommisjonen fastsatt prosedyrer for søknad, vurdering, godkjenning og sertifisering av innovative miljøteknologier i henhold til europaparlaments- og rådsforordning 443/2009 artikkel 12 om miljøinnovasjoner (*eco-innovations*). Det er i tillegg laget utfyllende retningslinjer for hvordan produsenter skal gå frem for å søke om en ny teknologi som innovativ (<https://circabc.europa.eu/sd/a/97461615-687f-44dd-b14d-54297e7c0f95/Technical%20Guidelines%20November%202017.pdf>).

Godkjente miljøinnovasjoner er teknologi som ikke omfattes av den standardiserte testsyklusen for måling av CO<sub>2</sub>-utslipp fra et kjøretøy, og CO<sub>2</sub>-reduksjoner som følge av teknologien vil dermed ikke bli fanget opp i testen. For å motivere til miljøinnovasjon, kan en fabrikant bli kreditert inntil 7 g CO<sub>2</sub>/km per år for sin kjøretøyflåte hvis kjøretøyene er utstyrt med godkjent miljøinnovasjon.

#### Om gjennomføringsforordning (EU) nr. 2018/258 og bakgrunnen for endringene

Den 1. juni 2017 vedtok EU-kommisjonen forordning (EU) nr. 2017/1151 hvor ny, harmonisert testprosedyre for måling av avgassutslipp, energiforbruk, drivstofforbruk og CO<sub>2</sub>-utslipp gradvis innføres (Worldwide Harmonized Light Vehicle Teste Procedure - WLTP). WLTP erstatter kjøresyklusen New European Driving Cycle - NEDC. WLTP forventes å gi verdier for CO<sub>2</sub>-utslipp og drivstofforbruk som er mer representative for reelle kjøremønstre.

Fra 2021 skal fabrikantenes overholdelse av de spesifikke CO<sub>2</sub>-utslippsmålene, som er fastsatt i henhold til forordning 443/2009, verifiseres på grunnlag av CO<sub>2</sub>-utslippsverdier målt i overensstemmelse med WLTP. Fra samme dato bør derfor også CO<sub>2</sub>-besparelser som oppnås ved bruk av en godkjent miljøinnovasjon fastsettes med henvisning til WLTP. For å ta høyde for ulikheter i CO<sub>2</sub>-utslippsnivåer som måles i henhold til NEDC og den nye WLTP-prosedyren, blir det i en overgangsperiode benyttet en egen korrelasjonsmetode. Metoden er gitt i forordning (EU) nr. 2017/1153.

For å sikre en smidig overgang fra NEDC til WLTP, legger Kommisjonen til rette for at søknader om å godkjenne en innovativ teknologi som en miljøinnovasjon med henvisning til NEDC skal være mulig frem til 31. desember 2019. Samtidig vil det være mulig å søke om godkjenning med henvisning til WLTP fra den dagen forordning 2018/258 trer i kraft, det vil si fra 14. mars 2018.

Hittil har Kommisjonen utstedt mer enn tyve godkjenninger av innovative miljøteknologier, men deres erfaring er at bruken av disse teknologiene i EUs bilpark har vært begrenset frem til nå. For å øke anvendelsen av disse teknologiene og dermed i større grad oppnå potensialet i utslippsreduksjoner, vil Kommisjonen med forordning 2018/258 legge til rette for at godkjennings- og sertifiseringsprosessen forenkles. I tilfeller hvor CO<sub>2</sub>-besparelsen ikke avhenger av kjøretøyet, skal det f.eks. være mulig å foreta tester kun av komponenten. Der EU-kommisjonen opparbeider seg erfaring fra vurderinger av en rekke innovative teknologier med samme karakteristika som entydig har vist å tilfredsstillende kriteriene i artikkel 12 om miljøinnovasjoner, bør det være mulig å godkjenne den innovative teknologien ved en beslutning som gjør det mulig alle fabrikanter å sertifisere reduksjoner i CO<sub>2</sub>-utslipp med henvisning til denne beslutningen.

Kommisjonen vurderer det også slik at ved å senke terskelverdien for å få godkjent reduksjoner fra 1 g CO<sub>2</sub>/km til 0,5 g CO<sub>2</sub>/km, vil utbredelsen av miljøinnovasjoner

sannsynligvis øke. Endringen av terskelverdien innføres samtidig med WLTP, hvilket innebærer at terskelverdien blir gjeldende for de søknader som henviser til WLTP.

Teknologier som har vært allment tilgjengelig på markedet en stund eller som reguleres av øvrige EU-rettsakter (f.eks. dekktrykksmåler og girskiftindikator), blir ikke ansett som miljøinnovasjoner i denne sammenheng. Til nå har markedsandeler i referanseåret 2009 blitt benyttet. Nå erstattes referanseåret 2009 med et dynamisk referanseår som gjelder for søknader som sendes inn fra og med 1. januar 2020. Referanseåret settes til n-4, hvor n er året hvor søknaden sendes inn. Betingelsen er at teknologien ikke er montert i mer enn 3 % av nyregistrerte personbiler i referanseåret.

Rettsakten ble vedtatt 21. februar 2018 og trådte i kraft i EU 14. mars 2018.

## 2. Implementering av Kommisjonsforordning (EU) 2018/259

Bakgrunn - kort om forordningene (EU) nr. 510/2011 og (EU) nr. 427/2014

Målsetningen med forordning 510/2011 er å redusere klimagassutslippene fra transportsektoren og forordningen setter spesifikke CO<sub>2</sub>-utslippsmål for bilfabrikantene. Reduksjon i CO<sub>2</sub>-utslipp som oppnås ved bruk av en godkjent miljøinnovasjon etter forordningens artikkel 12, kan bli kreditert bilfabrikanter ved beregning av fabrikantenes gjennomsnittlige spesifikke CO<sub>2</sub>-utslipp etter nærmere fastsatte regler. Opplysninger vedrørende miljøinnovasjoner skal fremgå av typegodkjenningsdokumentasjonen og av kjøretøyets samsvarssertifikat (CoC). For nærmere oversikt over ordningen som følger av forordning 510/2011 og tilhørende rettsakter, se lenken "annen dokumentasjon".

Ved gjennomføringsforordning 427/2014 har EU-kommisjonen fastsatt prosedyrer for søknad, vurdering, godkjenning og sertifisering av innovative miljøteknologier i henhold til europaparlaments- og rådsforordning 510/2011 artikkel 12 om miljøinnovasjoner (*eco-innovations*). Det er i tillegg laget utfyllende retningslinjer for hvordan produsenter skal gå frem for å søke om en ny teknologi som innovativ (<https://circabc.europa.eu/sd/a/97461615-687f-44dd-b14d-54297e7c0f95/Technical%20Guidelines%20November%202017.pdf>).

Godkjente miljøinnovasjoner er teknologi som ikke omfattes av den standardiserte testsyklusen for måling av CO<sub>2</sub>-utslipp fra et kjøretøy, og CO<sub>2</sub>-reduksjoner som følge av teknologien vil dermed ikke bli fanget opp i testen. For å motivere til miljøinnovasjon, kan en fabrikant bli kreditert inntil 7 g CO<sub>2</sub>/km per år for sin kjøretøyflåte hvis kjøretøyene er utstyrt med godkjent miljøinnovasjon.

Om gjennomføringsforordning (EU) nr. 2018/259 og bakgrunnen for endringene

Den 1. juni 2017 vedtok EU-kommisjonen forordning (EU) nr. 2017/1151 hvor ny, harmonisert testprosedyre for måling av avgassutslipp, energiforbruk, drivstofforbruk og CO<sub>2</sub>-utslipp gradvis innføres (Worldwide Harmonized Light Vehicle Teste Procedure - WLTP). WLTP erstatter kjøresyklusen New European Driving Cycle - NEDC. WLTP forventes å gi verdier for CO<sub>2</sub>-utslipp og drivstofforbruk som er mer representative for reelle kjøremønstre.

Fra 2021 skal fabrikantenes overholdelse av de spesifikke CO<sub>2</sub>-utslippsmålene, som er fastsatt i henhold til forordning 510/2011, verifiseres på grunnlag av CO<sub>2</sub>-utslippsverdier målt i overensstemmelse med WLTP. Fra samme dato bør derfor også CO<sub>2</sub>-besparelser som oppnås ved bruk av en godkjent miljøinnovasjon fastsettes med henvisning til WLTP. For å ta høyde

for ulikheter i CO<sub>2</sub>-utslippsnivåer som måles i henhold til NEDC og den nye WLTP-proseduren, blir det i en overgangsperiode benyttet en egen korrelasjonsmetode. Metoden er gitt i forordning (EU) nr. 2017/1153.

For å sikre en smidig overgang fra NEDC til WLTP, legger Kommisjonen til rette for at søknader om å godkjenne en innovativ teknologi som en miljønnovasjon med henvisning til NEDC skal være mulig frem til 31. desember 2019. Samtidig vil det være mulig å søke om godkjenning med henvisning til WLTP fra den dagen forordning 2018/259 trer i kraft, det vil si fra 14. mars 2018.

Hittil har Kommisjonen utstedt mer enn tyve godkjenninger av innovative miljøteknologier, men deres erfaring er at bruken av disse teknologiene i EUs bilpark har vært begrenset frem til nå. For å øke anvendelsen av disse teknologiene og dermed i større grad oppnå potensialet i utslippsreduksjoner, vil Kommisjonen med forordning 2018/259 legge til rette for at godkjennings- og sertifiseringsprosessen forenkles. I tilfeller hvor CO<sub>2</sub>-besparelsen ikke avhenger av kjøretøyet, skal det f.eks. være mulig å foreta tester kun av komponenten. Der EU-kommisjonen opparbeider seg erfaring fra vurderinger av en rekke innovative teknologier med samme karakteristika som entydig har vist å tilfredsstillende kriteriene i artikkel 12 om miljønnovasjoner, bør det være mulig å godkjenne den innovative teknologien ved en beslutning som gjør det mulig for alle fabrikanter å sertifisere reduksjoner i CO<sub>2</sub>-utslipp med henvisning til denne beslutningen.

Kommisjonen vurderer det også slik at ved å senke terskelverdien for å få godkjent reduksjoner fra 1 g CO<sub>2</sub>/km til 0,5 g CO<sub>2</sub>/km, vil utbredelsen av miljønnovasjoner sannsynligvis øke. Endringen av terskelverdien innføres samtidig med WLTP, hvilket innebærer at terskelverdien blir gjeldende for de søknader som henviser til WLTP.

Teknologier som har vært allment tilgjengelig på markedet en stund eller som reguleres av øvrige EU-rettsakter (f.eks. dekktrykkmåler og girskiftindikator), blir ikke ansett som miljønnovasjoner i denne sammenheng. Til nå har markedsandeler i referanseåret 2009 blitt benyttet. Nå erstattes referanseåret 2009 med et dynamisk referanseår som gjelder for søknader som sendes inn fra og med 1. januar 2020. Referanseåret settes til n-4, hvor n er året hvor søknaden sendes inn. Betingelsen er at teknologien ikke er montert i mer enn 3 % av nyregistrerte varebiler i referanseåret.

Rettsakten ble vedtatt 21. februar 2018 og trådte i kraft i EU 14. mars 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 2. kvartal 2018.

#### **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 18. mai 2018**.