



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Implementering av fire Kommisjonsforordninger knyttet til typegodkjenningskrav (avgass/testbetingelser) for lette kjøretøy

Høring om forslag til endringer i forskrift 28. desember 2018 nr. 2247 om krav til CO₂-utslipp mv. for produsenter av person- og varebiler

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
4. mars 2019

0. Innledning og oversikt

Vegdirektoratet sender med dette forslag til endring i forskrift 28. desember 2018 nr. 2247 om krav til CO₂-utslipp mv. for produsenter av person- og varebiler og 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 fire nye forordninger, som Norge i henhold til EØS-avtalen er forpliktet til å implementere i norsk regelverk.

De vedtatte forordningene er:

- **Kommisjonsforordning (EU) 2018/1832** av 5. november 2018 om endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF, kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008 og kommisjonsforordning (EU) 2017/1151 for å forbedre typegodkjenningstestene og -prosedyrene for utslipp fra lette person- og nyttekjøretøyer, inkludert overensstemmelse med kravene til kjøretøy i drift og faktisk kjøring, og om innføring av innretninger for overvåking av forbruket av drivstoff og elektrisk energi
- **Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/2042** av 18. desember 2018 om endring av gjennomføringsforordning (EU) 2017/1152 for å presisere betingelsene for WLTP-testing og om overvåking av typegodkjenningsdata [varebiler]
- **Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/2043** av 18. desember 2018 om endring av gjennomføringsforordning (EU) 2017/1153 for å presisere betingelsene for WLTP-testing og om overvåking av typegodkjenningsdata [personbiler]
- **Delegert kommisjonsforordning (EU) 2019/248** av 13. november 2018 om retting av forordning (EU) nr. 63/2011 om gjennomføringsbestemmelser om dispensasjon fra de spesifikke CO₂-utslippsmål i henhold til artikkel 11 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009

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

1. Implementering av forordning (EU) 2018/1832

Kommisjonsforordning (EU) 2018/1832 inneholder endringsbestemmelser knyttet til testprosedyrer for måling av utslipp fra person- og varebiler. Den endrer direktiv 2007/46/EF og forordningene (EF) nr. 692/2008 og (EU) 2017/1151.

Som en del av Kommisjonens arbeid for en ren, bærekraftig og konkurransedyktig bilindustri har nye og forbedrede tester for avgass (WLTP) vært obligatoriske siden 1. september 2017. I tillegg er tester under virkelige kjøreforhold ("Real Driving Emissions" - RDE) også innført.

Hvilke kjøretøy omfattes - hovedinnholdet i de nye kravene

Forordning (EU) 2018/1832 inneholder krav om at alle personbiler (M1) og varebiler (N1) skal være utstyrt med en anordning som lagrer data over mengden av drivstoff og/eller elektrisk energi som brukes til drift av kjøretøyet. I henhold til **ny artikkel 4a(*)** gjelder dette følgende to kategorier av kjøretøy:

1. Kjøretøy som kun har forbrenningsmotor (ICE) og hybride kjøretøy som ikke har ekstern oppladning (NOVC-HEV), som kun bruker mineralsk diesel, biodiesel, bensin, etanol eller en kombinasjon av disse drivstoffene
2. Hybride kjøretøy med ekstern lading (OVC-HEV), som drives av elektrisitet og ett av de drivstoff som er nevnt i nr.1.

Dette innebærer at det innføres flere kontroller for å sikre at kjøretøy som allerede er i omløp er i samsvar med utslippsgrensene. Forordningen skal således redusere marginer av teknisk usikkerhet ved RDE-testing ved at det vil bli økt utslippskontroll av biler i bruk.

Overensstemmelseskontrollene ved kjøretøy i bruk skal være slik at det kan kontrolleres at bilen oppfyller kravene som gjelder for **avgass og avdunsting** i hele bilenes levetid. Kontroll ved drift av kjøretøy som vedlikeholdes og brukes skal foretas på to stadier: Mellom kjørte 15000 km eller 6 måneder fra registreringsdato (alt etter hva som inntreffer først), og mellom kjørte 100 000 km eller 5 år fra registreringsdato (alt etter hva som inntreffer først).

Overensstemmelse etter at kjøretøyet er tatt i bruk når det gjelder **fordampningsutslipp** skal kontrolleres på kjøretøy som er vedlikeholdt og brukt korrekt i henhold til kravene. Kontrollene skal foretas på to stadier: Mellom kjørte 30 000 km eller 12 måneder fra registreringsdato (alt etter hva som inntreffer først), og mellom kjørte 100 000 km eller 5 år fra registreringsdato (alt etter hva som inntreffer først).

Følgende kjøretøy er ikke omfattet av bestemmelsene

- Lavt produksjonsvolum: Overensstemmelsestester etter at bilen er tatt i bruk er ikke obligatorisk dersom det ikke er solgt mer enn 5 000 kjøretøy årlig av en type innen EU-området.
- Videre er det gjort unntak for pansrede kjøretøy, likbiler og rullestoltilpasset bil.
- For etappevis typegodkjente kjøretøy er det særskilte bestemmelser

Prosedyrer ved godkjenningen og konsekvenser av at kravene ikke er oppfylt

Det åpnes for at fabrikanten kan forlange at typegodkjenningsmyndigheten gjennomfører en foreløpig vurdering av AES (auxiliary emission strategy) for nye biltyper. Fabrikanten må - dersom han ønsker en slik vurdering - levere inn dokumentasjon i tidsrommet fra 2-12 måneder før typegodkjenningen kan begynne. Den foreløpige vurderingen er gyldig i 18 måneder, som kan utvides med 12 måneder dersom fabrikanten kan bevise at ny teknikk ikke er tilgjengelig.

Dersom en kjøretøytype ikke oppfyller kravene og fabrikanten ikke er enig eller ikke kan beskrive forbedringstiltak, kan prosessen med å inndra typegodkjenningen iverksettes. Dette fremgår av direktiv 2007/46/EF artikkel 30.6.

Ikrafttredelse av de nye kravene

Ikrafttredelse for nye typegodkjenninger, registreringer og ibruktaking (utdrag):

Fra og med 1. september 2019 skal det ikke gis EU-typegodkjenning eller nasjonal typegodkjenning av nye kjøretøytyper som ikke oppfyller kravene i vedlegg VI til forordning 2017/1151.

Med unntak av kjøretøy som er godkjent med hensyn til prosedyren for fordampningsutslipp i forordning (EF) nr. 692/2008, skal nasjonale myndigheter nekte registreringer, salg eller ibruktaking av nye kjøretøy som ikke oppfyller kravene i vedlegg VI til forordning 2017/1151.

Nasjonale myndigheter skal fra følgende datoer nekte EF-typegodkjenning eller nasjonal typegodkjenning for følgende nye typer kjøretøy som ikke oppfyller kravene i denne forordning:

- Fra 1. januar 2020 - kjøretøy som nevnt i **ny artikkel 4a** (over(*)), klassene M1 og N1 gruppe I.
- Fra 1. januar 2021 - kjøretøy som nevnt i **ny artikkel 4a** (over(*)), klassene N1 gruppe II og III.

Nasjonale myndigheter skal fra følgende datoer nekte registreringer, salg eller ibruktaking av følgende nye kjøretøy som ikke er i overensstemmelse med kravene:

- Fra 1. januar 2021 - kjøretøy som nevnt i **ny artikkel 4a** (over(*)), klassene M1 og N1 gruppe I.
- Fra 1. januar 2022 - kjøretøy som nevnt i **ny artikkel 4a** (over(*)), klassene N1 gruppe II og III.

Med virkning fra 1. september 2019 skal nasjonale myndigheter forby registreringer, salg eller ibruktaking av nye kjøretøyer som ikke oppfyller kravene i vedlegg IX til direktiv 2007/46/EF som endret ved forordning 2018/1832.

Ikrafttredelse for bestemmelsene knyttet til bruk:

Det blir krav til kontroll av overensstemmelse etter at kjøretøyet er tatt i bruk (ISC) når det gjelder grenser for avgass (herunder lave temperaturer), samt krav til fordampning i hele kjøretøyetets levetid opp til 5 år fra registreringsdato eller kjørte 100 000 km avhengig hva som inntreffer først. Dette vil gjelde for kjøretøy i gruppe M1 og N1 som er typegodkjent etter 1. januar 2019 og alle kjøretøy i klasse M1 og N1 som er registrert etter 1. september 2019. For kjøretøy i klasse N1 gruppe II og III og kjøretøy N2 gjelder de samme kontrollintervallene når kjøretøyene er basert på typegodkjenninger som er utstedt 1. september 2019 og registrert etter 1. september 2020.

Forordningen ble vedtatt den 5. november 2018, ble publisert i EU-tidende den 27. november 2018 og kom til anvendelse i EU den 1. januar 2019

2. Implementering av Kommisjonsforordning (EU) 2018/2042 [varebiler]

Forordning (EU) 2018/2042 inneholder presiseringer for betingelser knyttet til avgasstester (WLTP) for varebiler, og endrer forordning (EU) 2017/1152.

Den nye avgassmålemetoden WLTP, fastsatt i forordning (EU) 2017/1151, erstatter tidligere testprosedyre NEDC. WLTP forventes å gi mer representative verdier av CO₂-utslipp og drivstofforbruk sett opp mot reelle kjøremønstre. For å ta høyde for ulikheter i CO₂-utslippsnivåer som måles i henhold til NEDC og WLTP, er det i forordning (EU) 2017/1152 fastsatt en metode for å korrelere (samsvare) disse verdiene. På den måten blir det mulig å fastslå hvorvidt varebilfabrikantene overholder sine spesifikke CO₂-utslippsmål som er gitt i forordning (EU) nr. 510/2011.

Disse utslippsmålene er satt ut fra NEDC. Korrelasjonsmetoden skal gi resultater som sikrer at de reduksjonsmål for CO₂-utslipp som er fastsatt i forordning (EU) nr. 510/2011 er like strenge under både ny og gammel avgasstestprosedyre. Det er viktig å sikre at WLTP-tester og NEDC-tester utføres under testbetingelser som er sammenlignbare og samstemt med forordningens målsetninger.

Kommisjonen har sett behov for å presisere enkelte aspekter ved testbetingelsene for WLTP som skal brukes til å få frem WLTP- og NEDC-utslippsdata for å overvåke CO₂-utslippet fra nyregistrerte kjøretøy i 2020. Nye CO₂-utslippsmål i perioden etter 2020 vil ta utgangspunkt i WLTP-verdier. Presiseringene som gjøres med denne forordningen vil ikke påvirke gyldigheten av typegodkjenninger som er utstedt på grunnlag av forordning (EU) 2017/1151. Fabrikantene pålegges å beregne og rapportere WLTP-CO₂-verdier for alle nye varebiler som registreres i kalenderåret 2020 idet de benytter måleverdier for kjøretøy H (high) og L (low) som inputdata i interpolasjonsmetoden.

For å forbedre åpenheten ved avgasstestene, skal data fra WLTP-testene og korrelasjonsresultatene stilles til rådighet for EU-kommisjonen. Dette vil gjøre det mulig for Kommisjonen å hurtig identifisere og avhjelpe problemer og eventuelle uoverensstemmelser i gjennomføringen av prosedyrene. Av den grunn skal inputdatamatriksen for hver utførte WLTP-test utarbeides og kryptert oversendes i sin helhet til Kommisjonen som en del av datautvekslingen via korrelasjonsverktøyet CO₂MPAS.

Forordningen ble vedtatt 18. desember 2018 og trådte i kraft i EU 10. januar 2019.

3. Implementering av forordning (EU) 2018/2043 [personbiler]

Forordning (EU) 2018/2043 inneholder presiseringer for betingelser knyttet til avgasstester (WLTP) for personbiler, og endrer forordning (EU) 2017/1153.

Den nye avgassmålemetoden WLTP, fastsatt i forordning (EU) 2017/1151, erstatter tidligere testprosedyre NEDC. WLTP forventes å gi mer representative verdier av CO₂-utslipp og drivstofforbruk sett opp mot reelle kjøremønstre. For å ta høyde for ulikheter i CO₂-utslippsnivåer som måles i henhold til NEDC og WLTP, er det i forordning (EU) 2017/1153 fastsatt en metode for å korrelere (samsvare) disse verdiene. På den måten blir det mulig å fastslå hvorvidt personbilfabrikantene overholder sine spesifikke CO₂-utslippsmål som er gitt i forordning (EF) nr. 443/2009.

Disse utslippsmålene er satt ut fra NEDC. Korrelasjonsmetoden skal gi resultater som sikrer at de reduksjonsmål for CO₂-utslipp som er fastsatt i forordning (EF) nr. 443/2009 er like strenge under både ny og gammel avgasstestprosedyre. Det er viktig å sikre at WLTP-tester og NEDC-tester utføres under testbetingelser som er sammenlignbare og samstemt med forordningens målsetninger.

Kommisjonen har sett behov for å presisere enkelte aspekter ved testbetingelsene for WLTP som skal brukes til å få frem WLTP- og NEDC-utslippsdata for å overvåke CO₂-utslippet fra nyregistrerte kjøretøy i 2020. Nye CO₂-utslippsmål i perioden etter 2020 vil ta utgangspunkt i WLTP-verdier. Presiseringene som gjøres med denne forordningen vil ikke påvirke gyldigheten av typegodkjenninger som er utstedt på grunnlag av forordning (EU) 2017/1151. Fabrikantene pålegges å beregne og rapportere WLTP-CO₂-verdier for alle nye personbiler som registreres i kalenderåret 2020 idet de benytter måleverdier for kjøretøy H (high) og L (low) som inputdata i interpolasjonsmetoden.

For å forbedre åpenheten ved avgasstestene, skal data fra WLTP-testene og korrelasjonsresultatene stilles til rådighet for EU-kommisjonen. Dette vil gjøre det mulig for Kommisjonen å hurtig identifisere og avhjelpe problemer og eventuelle uoverensstemmelser i gjennomføringen av prosedyrene. Av den grunn skal inputdatamatriksen for hver utførte WLTP-test utarbeides og kryptert oversendes i sin helhet til Kommisjonen som en del av datautvekslingen via korrelasjonsverktøyet CO₂MPAS.

Forordningen ble vedtatt 18. desember 2018 og trådte i kraft i EU 10. januar 2019.

4. Implementering av forordning (EU) 2019/248

Forordning (EU) 2019/248 endrer forordning (EU) nr. 63/2011, og inneholder en rettelse til sistnevnte vedrørende et CO₂-utslippstall for General Motors.

Kommisjonsforordning (EU) nr. 63/2011 retter seg spesielt mot bilfabrikanter med små produksjonsvolum og nisjefabrikanter. Den inneholder gjennomføringsbestemmelser til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009 om CO₂-utslipp fra personbiler artikkel 11 om dispensasjoner for visse fabrikanter. Etter artikkel 11 kan bilfabrikanter med små produksjonsvolum søke om alternative utslippsreduksjonsmål.

For fabrikanter som registrerer inntil 10 000 biler i EU pr år, kan det etter søknad til EU-kommisjonen settes et individuelt mål ut fra fabrikantens økonomiske og tekniske evne. Fabrikanter som registrerer mellom 10 000 og 300 000 biler i EU pr år kan søke om et reduksjonsmål i en fast prosent fra det gjennomsnittlige, spesifikke CO₂-utslippet fra denne fabrikantens biler registrert i referanseåret 2007.

Forordning 63/2011 beskriver detaljerte krav til opplysninger i søknader om dispensasjoner fra de spesifikke CO₂-utslippsmålene for bilfabrikantene gitt i forordning 443/2009. De detaljerte opplysningene skal gjøre det mulig for EU-kommisjonen å avgjøre om bilfabrikanten har rett til unntak fra de generelle utslippsmålene, og hvilket individuelt utslippsmål som kan settes til fabrikanten.

Bakgrunnen for forordning (EU) 2019/248 er at det har blitt oppdaget en feil i det gjennomsnittlige, spesifikke CO₂-utslippstallet i referanseåret 2007 for fabrikanten General Motors. Feilen ble oppdaget i forbindelse med endringer i eierforholdet i General Motors

Holding LLC som trådte i kraft 1. august 2017. Det viste seg at utslippsverdien listet i vedlegg IV inkluderte utslippstall fra Adam Opel AG-kjøretøy, som på det aktuelle tidspunktet var knyttet til General Motors. De spesifikke CO₂-utslippene til kjøretøy fra Adam Opel AG bidro til et betydelig lavere gjennomsnitt for de spesifikke CO₂-utslippene i 2007 for General Motors. På bakgrunn av detaljert dokumentasjon fra General Motors Holding LLC, korrigerer EU-kommisjonen den gjennomsnittlige, spesifikke CO₂-utslippsverdien i vedlegg IV fra 159,604 g/km til 283,689 g/km for fabrikanten General Motors.

Forordningen ble vedtatt 13. november 2018 og trer i kraft i EU den 5. mars 2019.

5. Rettslige konsekvenser.

Forordning (EU) 2018/1832 endrer direktiv 2007/46/EF, forordning (EF) nr. 692/2008 og forordning (EU) 2017/1151. Alle disse rettsaktene er implementert i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil. Forskriftens § 3 og vedlegg 1 vil derfor bli endret for å implementere rettsakten.

Forordningene (EU) 2018/2042, (EU) 2018/2043 og (EU) 2019/248 endrer hhv forordningene (EU) 2017/1152, (EU) 2017/1153 og (EU) nr. 63/2011. Alle forordningene som endres er implementert i forskrift 28. desember 2018 nr. 2247 om krav til CO₂-utslipp mv. for produsenter av person- og varebiler. Forskriftens § 1 vil bli endret for å implementere rettsaktene.

6. 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.

7. Økonomiske og administrative konsekvenser

Norge har ikke bilindustri som forordningene retter seg mot. Det blir heller ikke utført avgasstypegodkjenning i Norge, hverken av Statens vegvesen Vegdirektoratet eller hos tekniske testinstanser. Forordningen antas derfor ikke å ha økonomiske konsekvenser for private aktører i Norge. Forordningen anes ikke å få økonomiske og administrative konsekvenser utover det som trengs for å implementere rettsakten i norsk rett.

8. Høringsfrist:

Vegdirektoratet ber om at høringsinstansenes eventuelle kommentarer til forslag til endringer gis **innen 27. mars 2019.**