



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Implementering av fem miljøforordninger – gjelder overvåkning og rapportering knyttet til CO₂-utslipp fra tunge 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.

Statens vegvesen
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
5. april 2022

0. Innledning og oversikt

Statens vegvesen 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 tunge kjøretøy (M, N og O) på offentlig høring.

Bakgrunnen for endringene er at EU har vedtatt fem nye forordninger, som Norge i henhold til EØS-avtalen er forpliktet til å implementere i norsk regelverk.

De vedtatte forordningene er:

- **Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2021/941** av 10. juni 2021 om fastsettelse av en spesifikk framgangsmåte for å identifisere tunge kjøretøyer som er sertifisert som arbeidskjøretøyer, men som ikke er registrert som dette, og om korrigerende av en produsents årlige gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp for å ta hensyn til disse kjøretøyene
- **Delegert kommisjonsforordning (EU) 2021/1429** av 31. mai 2021 om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/956 med hensyn til data om nye tunge kjøretøyer som skal overvåkes og rapporteres av medlemsstatene
- **Delegert kommisjonsforordning (EU) 2021/1430** av 31. mai 2021 om utfylling av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/956 ved å angi de dataene som medlemsstatene skal rapportere for å kontrollere CO₂-utslipp og drivstofforbruk for nye tunge kjøretøyer
- **Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2022/96** av 25. januar 2022 om endring av gjennomføringsforordning (EU) 2019/1859 om fastsettelse av bestemmelser for bruken av artikkel 10 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/1242 med hensyn til innsamling av visse opplysninger
- **Delegert kommisjonsforordning (EU) 2022/247** av 14. desember 2021 om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/956 med hensyn til opplysningene om nye tunge kjøretøyer som medlemsstatene og produsentene skal overvåke og rapportere, og om rapporteringsprosedyren

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.

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

1. Implementering av forordning (EU) 2021/941

Bakgrunn

Forordning (EU) 2019/1242 setter for første gang reduksjonsmål til CO₂-utslipp fra tunge kjøretøy og retter seg i all hovedsak mot kjøretøyfabrikantene. Reduksjonsmålene er på 15 % i 2025 og 30 % i 2030 sammenlignet med gjennomsnittet for nye, tunge kjøretøy registrert i EU i referanseperioden. Referanseperioden er satt til 1. juli 2019-30. juni 2020. Ved fastsettelse av referanseutslippet er spesielle nyttekjøretøy (*vocational vehicles*) ekskludert.

Forordning (EU) 2019/1242 eksemplifiserer slike kjøretøy som søppelbiler og anleggsbiler. Bestemmelser om å fastsette CO₂-utslipp og drivstofforbruk for tunge kjøretøy er gitt i forordning (EU) 2017/2400, og til dette benytter fabrikantene simuleringsverktøyet VECTO som Kommisjonen har utviklet. Relevante data skal årlig rapporteres til EU-kommisjonen via Det europeiske miljøbyrået (EEA) slik det er beskrevet i forordning (EU) 2018/956. Rapporteringen skjer ved at medlemsstatene rapporterer en rekke data om nye kjøretøy registrert i landet (disse dataparameterne er spesifisert i del A i vedlegg I), mens detaljerte tekniske data om kjøretøyene blir rapportert av den enkelte fabrikant (disse dataparameterne er nærmere spesifisert i del B).

Om forordning (EU) 2021/941

Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2021/941 fastsetter en spesifikk prosedyre for identifisering av tunge kjøretøy som er sertifisert som spesielle nyttekjøretøy (*vocational vehicle*), men som ikke er registrert som dette. Forordningens artikkel 1 beskriver prosedyren som inneholder følgende:

1. På bakgrunn av dataene som er rapportert inn av fabrikanter og kompetente myndigheter i medlemsstatene i henhold til forordning (EU) 2018/956, lager Kommisjonen en liste over kjøretøy som er sertifisert som spesielle nyttekjøretøy, men som ikke er registrert som det.
2. Kommisjonen gir de kompetente myndigheter og fabrikantenes kontaktpunkter de relevante delene av listen nevnt i punkt 1.
3. Disse kan forelegge Kommisjonen nødvendige avklaringer om riktigheten av dataene senest en måned etter mottak av listen nevnt i punkt 2.
4. Kommisjonen skal vurdere listen nevnt i punkt 1 på grunnlag de mottatte avklaringene, partenes argumenter og ev. ytterligere undersøkelser.
5. Dersom Kommisjonen på grunnlag av vurderingene gjort i punkt 4 konkluderer med at tunge kjøretøy identifisert i henhold til punkt 1 ble korrekt registrert som andre kjøretøy enn spesielle nyttekjøretøy, skal de foreta korreksjoner på de årlige gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslippene for en fabrikant for å ta hensyn til disse kjøretøyene. Hvordan slike korreksjoner skal beregnes er beskrevet i forordningens artikkel 2.
6. Kommisjonen kan, basert på de tekniske egenskapene til de berørte kjøretøyene, erstatte den opprinnelig rapporterte sertifiseringen som spesielt nyttekjøretøy med en sertifisering av samme kjøretøy som tungt kjøretøy, som skal beregnes på nytt av fabrikanten, avhengig av kjøretøyets tekniske egenskaper i kjøretøygruppe 4, 5, 9 eller 10 i vedlegg I, tabell 1 til forordning (EU) 2017/2400. I slike tilfeller skal ikke Kommisjonen foreta korreksjoner på de årlige gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslippene til en fabrikant i samsvar med forordningens artikkel 2 for å ta hensyn til disse kjøretøyene, men kjøretøyene skal inkluderes i bestemmelsen av fabrikantens spesifikke CO₂-utslipp i henhold til forordning (EU) 2019/1242, især hvis fabrikanten

har truffet de tiltakene som med rimelighet kan forventes basert på den informasjonen som var tilgjengelig som støtte for en korrekt erklæring som spesielle nyttekjøretøy på tidspunktet erklæringen ble gjort.

7. Dersom Kommisjonen, basert på resultatet av vurderingene nevnt i punkt 4, konkluderer med at tunge kjøretøy identifisert i punkt 1 burde vært registrert som spesielle nyttekjøretøy, skal Kommisjonen korrigere dataene som ble innrapportert av medlemsstaten i samsvar med artikkel 4 i forordning (EU) 2018/956 og informere medlemsstaten der disse kjøretøyene ble registrert om rettelsen.

Forordning (EU) 2021/941 artikkel 2 fastsetter formelen som benyttes ved korreksjoner av gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp nevnt i punkt 5 ovenfor.

Forordningen ble vedtatt 10. juni 2021 og fikk anvendelse i EU fra 1. juli 2021.

2. Implementering av forordning (EU) 2021/1429

Sammendrag av innhold

Basisforordning (EU) 2018/956 fastsetter krav om overvåking og rapportering av CO₂-utslipp og drivstofforbruk fra nye, tunge kjøretøy registrert i EU. Rapporteringen skjer ved at medlemsstatene årlig rapporterer en rekke data om nye kjøretøy registrert i landet (disse dataparameterne er spesifisert i del A i vedlegg I), mens de detaljerte tekniske dataene om kjøretøyene blir rapportert av den enkelte fabrikant (disse dataparameterne er nærmere spesifisert i del B).

Forordning (EU) 2021/1429 endrer del A i vedlegg I til basisforordningen som fastsetter hvilke dataparametere som medlemsstatene skal rapportere på årlig. Den nye parameteren gjelder koden for spesialkjøretøy, som finnes på kjøretøyets samsvarssertifikat (COC) under punkt 51. Definisjonen av spesialkjøretøy finnes i forordning (EU) 2018/858 vedlegg I, del A, punkt 2.2. Bakgrunnen for endringen er behovet for å kunne skille ut slike kjøretøy når Kommisjonen skal gjøre sine analyser i henhold til basisforordningens art. 10.

Forordningen ble vedtatt 31. mai 2021 og trådte i kraft 22. september 2021.

3. Implementering av forordning (EU) 2021/1430

Sammendrag av innhold

Forordning (EU) 2021/1430 supplerer forordning (EU) 2018/956 om hvilke data som skal innrapporteres for å kontrollere nye tunge kjøretøyers drivstofforbruk og CO₂-utslipp. I henhold til artikkel 7 nr. 1 i forordning (EU) 2018/956 skal EU-kommisjonen overvåke resultatene av kontrollprøvinger på veg som utføres innenfor rammene av forordning (EF) nr. 595/2009 i den hensikt å kontrollere nye tunge kjøretøyers drivstofforbruk og CO₂-utslipp.

Forordning (EU) 2017/2400 utfyller de rettslige rammene for typegodkjenning av motorvogner og motorer med hensyn til utslipp og opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer, som ble fastsatt ved forordning (EU) nr. 582/2011, ved å fastsette regler for utstedelse av lisenser til å bruke et simuleringsverktøy med sikte på å bestemme CO₂-utslipp og drivstofforbruk for nye kjøretøyer som skal selges, registreres eller tas i bruk i Unionen, og for bruk av dette simuleringsverktøyet og angivelse av de verdiene for CO₂-

utslipp og drivstofforbruk som bestemmes med dette verktøyet. Artikkel 20 i nevnte forordning handler om kjøretøyprodusentens, godkjenningsmyndighetens og Kommisjonens ansvar med hensyn til samsvar med krav ved bruk av simuleringverktøy.

Kjøretøyprodusenten skal på årsbasis utføre kontrollprøvningsmetoden fastsatt i vedlegg Xa på et minsteantall av kjøretøyer i samsvar med nr. 3 i nevnte vedlegg. Godkjenningsmyndigheten skal fire ganger i året foreta en vurdering som nevnt i nr. 2 i vedlegg II for å kontrollere om de prosessene som er etablert av produsenten for å bestemme CO₂-utslipp og drivstofforbruk for alle kjøretøygrupper som omfattes av lisensen, fortsatt er tilstrekkelige. Vurderingen skal også omfatte kontroll av valget av inndatainformasjon og inndata og en gjentakelse av simuleringene som produsenten har utført.

For at EU-kommisjonen skal kunne overvåke resultatene fra kontrollprøvinger på veg, fastslår forordning (EU) 2021/1430 at følgende data skal innrapporteres av kompetente myndigheter:

- De prøvingsrapportene som er omtalt i forordning (EU) 2017/2400 artikkel 20, nr. 1, annet ledd. Disse skal leveres senest en måned etter at kjøretøyprodusenten har levert disse rapportene til godkjenningsmyndigheten.
- Opplysninger om undersøkelser som er innledet i henhold til artikkel 20, nr. 2 annet ledd, senest en måned etter at undersøkelsen startet.
- Resultatene av undersøkelsene som er nevnt i artikkel 20, nr. 2 annet ledd, herunder opplysninger om årsakene til at et kjøretøy ikke består kontrollprøvningsmetoden.
- Prøvingsrapportene i henhold til artikkel 22, nr. 2 med sertifiseringsnummeret for de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene til luftmotstandsfamilien som har blitt fastsatt, senest en måned etter at produsenten fremla disse rapportene for godkjenningsmyndigheten.
- For hvert sertifikat for CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskaper til en luftmotstandsfamilie som er gitt, utvidet, nektet eller trukket tilbake, de dokumentene som er beskrevet i tillegg 1 og 2 til vedlegg VIII til forordning (EU) 2017/2400, inkludert vedleggene, senest en måned etter at disse dokumentene er utarbeidet eller mottatt av godkjenningsmyndigheten.

Forordningen ble vedtatt 31. mai 2021 og trådte i kraft i EU 22. september 2021.

4. Implementering av forordning (EU) 2022/96

Sammendrag av innhold

Basisforordning (EU) 2019/1859 utfyller europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/1242 om CO₂-utslippskrav til tunge kjøretøy. Forordning (EU) 2019/1242 setter for første gang reduksjonsmål til CO₂-utslipp fra tunge kjøretøy og retter seg i all hovedsak mot kjøretøyfabrikantene. Reduksjonsmålene er på 15 % i 2025 og 30 % i 2030 sammenlignet med gjennomsnittet for nye, tunge kjøretøy registrert i EU i referanseperioden. Referanseperioden er satt til 1. juli 2019-30. juni 2020.

Det er viktig å sikre at data som overvåkes og rapporteres er pålitelige, og at CO₂-referanseutslippene utgjør et robust og representativt grunnlag for å fastsette CO₂-utslippsmålene for hele unionens bilpark. Kommisjonen skal ha mulighet til å kontrollere og om nødvendig gjøre tiltak for å sikre at de endelige dataene er korrekte. For å ivareta

sistnevnte, krever EU-kommisjonen gjennom forordning (EU) 2019/1859 at fabrikantene overvåker og innrapporterer "sum exec"-datafilen fra simuleringsverktøyet VECTO. Fabrikantene skal overvåke og innrapportere "sum exec"-datafilen for nye kjøretøy med en simuleringsdato tidligere enn 1. juli 2021 og rapportere denne for hvert nye, tunge kjøretøy etter nærmere angitte frister. "Sum exec"-datafilen er en kommaseparert fil som genereres i simuleringsverktøyet som skal ha samme navn som arbeidsfilen samt filnavnendelsen.vsum, og som inneholder aggregerte resultater per simulerte oppgaveprofil og nyttelast for det simulerte kjøretøyet.

Evalueringen av data som er samlet inn fra den første rapporteringsperioden med frist 30. september 2020, har i mellomtiden vist at analysen basert på det første settet med "sum exec"-datafiler har gitt stabile resultater. Derfor er det vurdert at det ikke lenger er nødvendig å pålegge fabrikantene å rapportere "sum exec"-datafilen nevnt i forordning (EU) 2019/1859 artikkel 1 nr. 2 bokstav b): "sum exec"-datafilen for hvert nytt, tungt kjøretøy med en simuleringsdato mellom 1. januar 2019 og 30. juni 2020 med leveringsfrist 30. september 2021. Forordning (EU) 2022/96 endrer forordning (EU) 2019/1859 og sletter nevnte bestemmelse.

Forordningen ble vedtatt 25. januar 2022 og trådte i kraft i EU 29. januar 2022.

5. Implementering av forordning (EU) 2021/247

Sammendrag av innhold

Basisrettsakt (EU) 2018/956 fastsetter krav om overvåking og rapportering av CO₂-utslipp og drivstofforbruk fra nye, tunge kjøretøy registrert i EU. Medlemsstatene skal rapportere enkelte data om nye kjøretøy registrert i landet (gjengitt i del A i vedlegg I), mens detaljerte tekniske data om kjøretøyene blir rapportert av den enkelte fabrikant (gjengitt i del B). Vedlegg II beskriver prosedyrene for overvåking og rapportering.

Forordning (EU) 2022/247 endrer og supplerer vedlegg I om hvilke data som henholdsvis registreringsmyndigheter og kjøretøyfabrikanter skal rapportere til EU-kommisjonen. For kjøretøy som er registrert fra 1. juli 2021, skal registreringsmyndighetene heretter rapportere antall drivakser som er angitt på kjøretøyets samsvarssertifikat (CoC) punkt 3, i tillegg til de øvrige dataene som er nevnt i del A. Disse opplysningene vil gjøre det mulig for EU-kommisjonen å fastsette akselkonfigurasjonen for kjøretøy som er innrapportert og identifisere kjøretøy innenfor virkeområdet, uten at det behøves ytterligere utveksling med fabrikantene.

Videre sier forordningen at fabrikantene heretter skal rapportere "sum exec"-datafilen for kjøretøy med simuleringsdato fra og med 1. juli 2021. "Sum exec"-datafilen er en kommaseparert fil som genereres i simuleringsverktøyet VECTO som skal ha samme navn som arbeidsfilen samt filnavnendelsen.vsum, og som inneholder aggregerte resultater per simulerte oppgaveprofil og nyttelast for det simulerte kjøretøyet. Bakgrunnen for endringen er erfaringene EU-kommisjonen har gjort seg i forbindelse med utarbeidelsen av den årlige rapporten nevnt i artikkel 10 i forordning (EU) 2018/956 for rapporteringsperioden 2019. For å kunne gi en grundig analyse av de innrapporterte dataene i årene fremover, er det behov for at fabrikantene rapporterer spesifikke data om de enkelte kjøretøykomponentenes atferd under kjøring av simuleringsverktøyet, som er registrert i "sum exec"-datafilen.

I lys av erfaringen med anvendelsen av forordning (EU) 2018/956, bør Det europeiske miljøbyrået (EEA) ha fleksibilitet til å tilpasse databasenes struktur og karakter til den tekniske utviklingen, og bør ikke være bundet av spesifikke tekniske bestemmelser. Databasenes beskrivende navn (*Central Data Repository* og *Business Data Repository*) fjernes derfor fra vedlegg II.

Forordningen ble vedtatt 14. desember 2021 og trådte i kraft i EU 14. mars 2022.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser

Rapporteringsforpliktelsene som følger av forordning (EU) 2018/956 (og de nevnte forordningene som nå er på høring) retter seg mot registreringsmyndigheter og kjøretøyfabrikanter. Rapporteringskravet innebærer at Statens vegvesen må hente ut data fra kjøretøyregisteret Autosys og bearbeide disse noe før de oversendes Det europeiske miljøbyrået (EEA) og ESA. Statens vegvesen rapporterer allerede årlig data i henhold til tilsvarende regulering for person- og varebiler.

Endringene medfører bl.a. at noen flere parametere som Statens vegvesen skal ha med i de årlige rapporteringene. De nye parameterne ble varslet allerede i retningslinjene som fulgte den første rapporteringen for tunge kjøretøy med leveringsfrist 30. september 2020. De økonomiske og administrative konsekvensene av denne rettsakten anses derfor som begrenset utover det som trengs for å implementere rettsakten i norsk rett, og å sørge for at kjøretøyregisteret fanger opp de dataparameterne vi har behov for.

Rapporteringsforpliktelsene retter seg mot registreringsmyndighetene i den enkelte medlemsstat og mot kjøretøyfabrikanter. Det er fabrikanten av basiskjøretøyet som bruker simuleringsverktøyet VECTO, og forordningen vil således ikke gjelde norsk påbyggerindustri. I Norge er det Statens vegvesen som registreringsmyndighet som følger opp rapporteringsforpliktelsene. Arbeidet forventes dekket innenfor gjeldende budsjettammer.

For øvrig antas det at de administrative forpliktelsene for Norge er begrenset til arbeidet med å implementere forordningene i norsk forskrift.

7. Rettslige konsekvenser for Norge

Alle forordningene omhandler CO₂-rapportering (ulike parametre) knyttet til tunge kjøretøy (M, N og O). Basisrettsakten for tunge kjøretøy er forordning (EU) 2018/956. Den er foreløpig ikke endelig implementert fordi nødvendig lovendring (ny § 13 b i vegtrafikkloven) ennå ikke er på plass. Når lovendringen er vedtatt vil forordningene bli implementert i Forskrift 28. desember 2018 nr. 2247 om krav til CO₂-utslipp mv. for produsenter av person- og varebiler (og *tunge kjøretøy (M, N, O)*), se vedlagte forskriftsforslag.

8. Andre opplysninger

Forordningene har ikke vært forelagt Spesialutvalget for Transport. Etter avtale har derfor Statens vegvesen foretatt vurderingen av om rettsaktene er relevante og akseptable (hvilket de vurderes å være). Forordningene vurderes å henhøre under Gruppe 2 (rettsakter som krever forskriftsendring og som ikke griper inn i norsk handlefrihet.)

9. Høringsfrist:

Statens vegvesen ber om at høringsinstansenes eventuelle kommentarer til forslag til endringer gis **innen onsdag 18 mai 2021**.