

## **Høringsutkast – Lov og forskrift om krav til Co2-utslipp mv. for produsenter av person- og varebiler, implementering av EUs forordninger 443/2009 og 510/2011, samt avledede rettsakter**

EU har vedtatt forordninger om gjennomsnittlig tillatt CO<sub>2</sub>-utslipp fra nye person- og varebiler. Utslippskravene retter seg mot bilprodusentene (EU-forordninger nr. 443/2009 og 510/2011). Begge forordningene er senere endret gjennom avledede rettsakter.

Norge har et mål om at utslippene fra nye personbiler ikke skal overstige 85 gram CO<sub>2</sub> i 2020. Forordningen bidrar til målet fordi det vil komme flere biler med lave utslipp på markedet.

Forordningene gir Kommisjonen myndighet til å ilegge og innkreve overtredelsesgebyr overfor bilprodusenter som overskrider forordningenes grenser for utslipp av CO<sub>2</sub> fra de bilene de produserer. Regelverket medfører dermed begrenset overføring av nasjonal suverenitet til et overnasjonalt organ utenfor nasjonale domstolers myndighet.

I tillegg inneholder forordningene regler om unntak for små produsenter og rapporteringsplikt for medlemsstatene, samt innovative teknologier.

Det forhandles med EU om tilpasningstekster til forordning 443/2009 og 510/2011 med avledede forordninger. Fra EFTA/EØS-landene legges det opp til at Kommisjonens myndighet og oppgaver etter forordningene overfor EFTA/EØS-statene overføres til ESA. Det forhandles også om tilpasninger vedrørende fordeling av innkomne gebyrinntekter.

Selv om blant annet den danske oversettelsen av forordningene benytter begrepet "avgift" i tilfeller hvor en bilprodusent overskrider utslippskravene, dreier det seg her ikke om en avgift i norsk forstand, men om et overtredelsesgebyr, altså en form for sanksjon.

Samferdselsdepartementet finner at regelverket hører inn under EØS-avtalen og at det er i tråd med norske interesser. Rettsaktene er foreløpig ikke tatt inn i EØS-avtalen.

Følgende rettsakter foreslås tatt inn i norsk rett:

For personbiler:

- Hovedforordningen (EF) nr. 443/2009
- Forordning (EU) nr. 1014/2010 om tilsyn og rapportering
- Forordning (EU) nr. 63/2011 som gjør unntak for små produsenter,
- Forordning (EU) nr. 725/2011 om innovative miljøteknologier
- Forordning (EU) nr. 429/2012 som endrer forordning (EU) nr. 1014/2010
- Forordning (EU) nr. 396/2013 som gjelder krav til overvåking av CO<sub>2</sub>-utslipp og endrer forordning (EU) nr. 1014/2010
- Forordning (EU) nr. 397/2013 om rapportering
- Forordning (EU) nr. 333/2014 om nærmere bestemmelser om utslippsmål og unntak for småprodusenter
- Forordning (EU) nr. 2015/6 som gjelder beregningsmetoden for grenser for CO<sub>2</sub>-utslipp

For varebiler:

- Hovedforordningen (EU) nr. 510/2011
- Forordning (EU) nr. 205/2012 om rapportering
- Forordning (EU) nr. 293/2012 om tilsyn og rapportering
- Forordning (EU) nr. 114/2013 som endrer de gjennomsnittlige spesifikke Co<sub>2</sub>-utslipp for produsenten Piaggio.

- Forordning (EU) nr. 1047/2013 som endrer forordning (EU) nr. 114/2013
- Forordning (EU) nr. 427/2014 om innovative miljøteknologier
- Forordning (EU) nr. 253/2014 som endrer forordning 510/2011 og setter rammebetingelser for reduksjon av CO<sub>2</sub>-utslipp frem mot 2020
- Forordning (EU) nr. 404/2014 som gjelder rapportering for varebiler typegodkjent i flere etapper og endrer forordning (EU) nr. 510/2011
- Forordning (EU) nr. 410/2014 som endrer forordning (EU) nr. 293/2012 og angir nærmere hvilke data som skal rapporteres for varebiler som er etappevis typegodkjent

Ovennevnte rettsakter foreslås gjennomført i én forskrift. Det foreslås videre en ny lov for å gi hjemmel til den foreslåtte forskriften.

Se også EUs sider for ytterligere informasjon om ovennevnte rettsakter:

[http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/index_en.htm)

### **Tilpasninger – ESAs myndighet og oppgaver – fordeling av gebyrinntekter mellom EU og EFTA**

I henhold til EØS/EFTA- sidens siste utkast til felles komitébeslutninger for henholdsvis forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 foreslås at ESA gis følgende oppgaver og myndighet innenfor EØS/EFTA-statenes område:

For tilfeller hvor produsenten eller "pool manager" er i en EFTA-stat, skal ESA fastsette og innkreve overtredelsesgebyr overfor produsenter som overskrider grensene for maksimalt CO<sub>2</sub>-utslipp etter forordningene. Innkrevet overtredelsesgebyr skal fordeles mellom Kommisjonen og ESA på bakgrunn av andelen nye person- eller varebiler i henholdsvis EU og EFTA sett i forhold til det totale antall person- eller varebiler registrert i EØS-området.

For sitt område skal ESA fastsette metodene for innkreving. Metodene skal imidlertid baseres på Kommisjonens metoder slik dette fremgår av kommisjonsbeslutning 2012/99/EU artikkel 1. For EFTA-statenes område skal EFTA-statene selv fastsette bruken av innkomne gebyrinntekter.

Hvis en "pool" bare omfatter produsenter i EFTA-statene, skal produsentene rapportere til ESA. Hvis en "pool" omfatter minst én produsent i et EU-land og minst én produsent i et EFTA-land, skal produsentene rapportere både til Kommisjonen og ESA.

### **Overføring av sanksjonsmyndighet – Stortingets samtykke**

Grunnlovens utgangspunkt er at overføring av lovgivende, forvaltningsmessig eller dømmende myndighet med direkte internrettslig virkning i Norge er i strid med Grunnloven og således må skje etter reglene om grunnlovsendring etter Grunnloven § 121. Alternativt kan overføring i enkelte tilfeller skje med Stortingets samtykke etter Grunnloven § 115, som blant annet forutsetter  $\frac{3}{4}$  flertall og at overføringen skjer til en sammenslutning som Norge er tilsluttet. Etter sikker konstitusjonell praksis kan avtaler om myndighetsoverføring som anses som «lite inngripende», inngås på samme måte som ordinære traktater, jf. Grunnloven § 26.

Myndighetsoverføringen etter forordningene gjelder et bestemt og avgrenset saksområde. Videre er det i dag heller ingen bilprodusenter i Norge som vil omfattes av regelverket. I tillegg vil det være liten grad av skjønn i ESAs avgjørelser fordi overtredelsesgebyret vil ilegges på bakgrunn av overskridelser av konkrete utslippsgrenser.

Samferdselsdepartementet legger dermed til grunn at myndighetsoverføringen etter forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 er "lite inngripende" og at det dermed vil være tilstrekkelig med Stortingsvedtak etter Grunnloven § 26 for å tilfredsstillere kravet om Stortingets samtykke til innlemmelse av rettsaktene i EØS-avtalen. Se også beskrivelsen av myndighetsoverføringen ovenfor.

### **Nærmere om de enkelte rettsaktene**

#### **Forordning (EF) nr. 443/2009**

EU-Parlamentet og Rådet vedtok forordning (EF) nr. 443/2009 23. april 2009. Forordningen er fortsatt ikke tatt inn i EØS-avtalen.

Forordningen bestemmer at nye personbiler som registreres i EU i gjennomsnitt ikke skal slippe ut mer enn 130 g CO<sub>2</sub>/km i 2015, med gradvis innfasing fra 2012. Fra 2020 er målet 95 g CO<sub>2</sub>/km. Forordningen retter seg i første rekke mot personbilprodusenter og gir regler om gjennomsnittlig tillatt CO<sub>2</sub>-utslipp beregnet ut fra gjennomsnittsvekten for de bilene hver enkelt produsent produserer årlig. Forordningen inngår i EUs integrerte arbeid for å redusere utslipp av CO<sub>2</sub>, jf. forordning (EU) nr. 510/2011 om CO<sub>2</sub>-utslipp fra varebiler.

Grensen for tillatt CO<sub>2</sub>-utslipp beregnes slik: Tillatt spesifikt CO<sub>2</sub>-utslipp = 130 + a\*(M-M<sub>0</sub>), der a = 0,0457 og M<sub>0</sub> = 1372,0 kg.

Produsenter av tyngre biler tillates dermed å ha noe høyere gjennomsnittsutslipp enn produsentene av lettere biler.

Det er etter forordningen videre mulig for to eller flere produsenter å danne en "pool" slik at gjennomsnittlig tillatt CO<sub>2</sub>-utslipp beregnes samlet for hele "poolen". Forordningen åpner også for unntak for produsenter som produserer færre enn 10.000 biler i året.

Kommisjonen kan ved overtredelse av utslippskravene legge produsentene et overtredelsesgebyr (da. "avgift", eng. "premium"). Forordningen forutsetter således en begrenset overføring av norsk suverenitet til et organ utenfor norske myndigheters kontroll. Med bakgrunn i EØS-avtalens to-pilar-system er denne rollen overfor EØS/EFTA-statene i EØS/EFTA-sidens siste utkast til tilpasningstekst tillagt ESA. Vedtak fra ESA om illeggelse av slik avgift vil ikke kunne overprøves av norske domstoler.

Det legges i utkastet videre opp til at ESA skal utarbeide metoder for innkreving av slikt overtredelsesgebyr. Etter utkastet til skal fordelingen av gebyrinntektene mellom EUs budsjett og EØS/EFTA-landene bygge på antall registrerte biler i henholdsvis EU og EØS/EFTA-landene.

I tillegg pålegges norske myndigheter en rapporteringsplikt overfor ESA i tilknytning til nye personbiler som blir registrert, jfr. utkast til tilpasningstekst. Norsk rapportering etter forordningen håndteres allerede av Vegdirektoratet.

Med bakgrunn i forordning (EF) nr. 443/2009 artikkel 13 har Kommisjonen startet utviklingen av en ny avgassmålemetode og kjøresyklus, World Light Duty Test Procedure (WLTP). Dette er en ny testsyklus som bedre skal reflektere bilenes faktiske utslippsverdier i trafikken. For mer informasjon se: <https://circabc.europa.eu/sd/a/41753034-dcfd-4923-9f53-18d02ea14bf9/Workprogramme%20on%20car%20legislation%202015.pdf>

### **Forordning (EU) nr. 63/2011**

Forordning (EU) nr. 63/2011 er en gjennomføringsforordning avledet av forordning (EF) nr. 443/2009. Den ble vedtatt av EU-kommisjonen 26. januar 2011. Den trådte i kraft i EU den 16. februar 2011. Forordningen var på nasjonal høring i november 2011. Den er ikke tatt inn i EØS-avtalen. I kjøretøysforskriften § 6-3 er det riktignok tatt høyde for endringene etter forordning (EU) nr. 63/2011. Dette anses imidlertid ikke å tilfredsstillende kravene til implementering av forordningen.

Forordningen retter seg særlig mot personbilfabrikanter med små produksjonsvolum og nisjefabrikanter. Den inneholder gjennomføringsbestemmelser til forordning (EF) nr. 443/2009 og fastsetter detaljerte krav til opplysninger i søknader om unntak fra de spesifikke CO<sub>2</sub>-utslippsmålene for bilprodusenter gitt i forordning (EF) nr. 443/2009.

### **Forordning (EU) nr. 1014/2010**

Forordning (EU) nr. 1014/2010 ble vedtatt 10. november 2010, og trådte i kraft i EU 15. desember 2010. Den er ikke tatt inn i EØS-avtalen.

Forordningen gjelder tilsyn og rapportering av data om registrering av nye personbiler i henhold til forordning (EF) nr. 443/2009.

For å kunne fastslå gjennomsnittsutslippet for personbilene i hele EU fra alle produsentene, må medlemslandene overvåke og rapportere antall biler og tekniske data for de forskjellige bilmodellene som blir registrert i landet. Forordning (EU) nr. 1014/2010 harmoniserer reglene for hvordan opplysninger skal innsamles og rapporteres, og regulerer i detalj hvordan medlemslandene skal overvåke og rapportere data til EU-kommisjonen. Forordningen regulerer hvordan data skal overføres til Kommisjonen, hvor data skal hentes fra, og hvilke data som skal brukes når det er flere valgmuligheter. Videre spesifiserer forordningen hvordan medlemslandene skal forberede data, og hvordan landene skal rapportere andel drivstoffyllestasjoner som tilbyr bioetanol (E85).

For kjøretøy som er godkjent etter direktiv 2007/46/EF artikkel 23 (nasjonal småserietypegodkjenning) eller artikkel 24 (enkeltgodkjenning), skal kun antall kjøretøy rapporteres, og ikke detaljerte data.

Bilprodusentene skal informere EU-kommisjonen om fabrikantnavn og første del av understellnummer (VIN) som benyttes i samsvarssertifikatene til bilene de produserer. På bakgrunn av disse opplysningene skal EU-kommisjonen sende ut lister over bilprodusenter, fabrikantnavn og VIN-koder til medlemslandene, som skal bruke disse listene når de sammenstiller data.

Rapporteringsforpliktelsene følger av forordning (EF) nr. 443/2009, mens forordning (EU) nr. 1014/2010 spesifiserer innholdet i rapporteringen.

### **Forordning (EU) nr. 725/2011**

Forordning (EU) nr. 725/2011 ble vedtatt 25. juli 2011 og trådte i kraft i EU 15. august 2011. Den er ikke tatt inn i EØS-avtalen.

Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 725/2011 fastsetter prosedyrer for søknad, vurdering, godkjenning og sertifisering av innovative miljøteknologier i henhold til forordning (EF) nr. 443/2009, artikkel 12 (miljøinnovasjoner). Forordning (EU) nr. 725/2011 fastsetter krav til opplysninger i søknaden, blant annet en beskrivelse av selve teknologien og hvordan den skal brukes på kjøretøyet, og beskrivelse av testmetoden som skal benyttes til å påvise faktiske reduksjoner i CO<sub>2</sub>-utslipp. Reduksjonene må kunne måles med tilfredsstillende nøyaktighet, og testmetoden skal gi resultater som kan verifiseres, repeteres og sammenlignes. Teknologier som allerede er regulert gjennom andre EU-rettsakter, vil ikke bli ansett som miljøinnovasjoner i denne sammenheng. Eksempler på dette er dekktrykksmålere, girskifteindikator og bruk av biodrivstoff. Videre vil heller ikke teknologi som allerede er allment tilgjengelig på markedet regnes som miljøinnovasjoner.

Vedlagt søknaden skal det følge en testrapport fra et uavhengig, godkjent testorgan. For å sikre en transparent søknadsprosess, vil et kort sammendrag av teknologibeskrivelsen og testmetoden bli offentliggjort av Kommisjonen når søknaden er mottatt. Så fort søknaden er godkjent, vil testmetoden i sin helhet som hovedregel gjøres tilgjengelig for allmennheten.

De CO<sub>2</sub>-reduksjonene som oppnås ved bruk av den nye miljøteknologien, kan bli kreditert bilfabrikanter ved beregning av de spesifikke CO<sub>2</sub>-utslippene etter forordning 443/2009. Reduksjonen må være minimum 1 g CO<sub>2</sub>/km for å kunne bli godskrevet. Bilfabrikanter som ønsker å benytte denne muligheten, søker typegodkjenningsmyndigheten om EF-typegodkjenningsattest for de kjøretøy som er utstyrt med den nye miljøteknologien. De sertifiserte CO<sub>2</sub>-reduksjonene kjøretøyet oppnår ved bruk av teknologien skal angis særskilt i typegodkjenningsdokumentasjonen og i samsvarssertifikatet (COC) i henhold til godkjenningsdirektiv 2007/46/EF.

Kommisjonen skal sikre at de sertifiseringer og CO<sub>2</sub>-reduksjoner som er knyttet til det enkelte kjøretøy blir verifisert på ad-hoc basis. Dersom det oppdages avvik mellom sertifiserte CO<sub>2</sub>-reduksjoner og de reduksjoner som blir verifisert ved bruk av relevant testmetode, skal fabrikanten underrettes om dette. Fabrikanten kan innen 60 dager fremlegge dokumentasjon på at de sertifiserte CO<sub>2</sub>-reduksjonene er korrekte. Dersom slik dokumentasjon ikke fremlegges eller ikke er tilfredsstillende, kan Kommisjonen fatte vedtak om ikke å ta hensyn til disse reduksjonene ved beregning av fabrikantens spesifikke CO<sub>2</sub>-utslipp etter forordning (EF) nr. 443/2009.

Etter at revidert målemetode for CO<sub>2</sub>-utslipp er trådt i kraft, er det ikke lenger anledning til å få godkjent miljøinnovasjoner etter forordning (EF) nr. 443/2009, artikkel 12.

### **Forordning (EU) nr. 429/2012**

Forordning (EU) nr. 429/2012 er avledet av forordning (EF) nr. 443/2009 og endrer forordning (EU) nr. 1014/2010 om tilsyn og rapportering av CO<sub>2</sub>-data for personbiler. Forordningen er fortsatt ikke tatt inn i EØS-avtalen.

Forordningen fastsetter et felles format for hvordan personbilfabrikanter skal underrette Kommisjonen om feil i CO<sub>2</sub>-dataene. Fabrikantenes korrigeringer og rapporteringer om feil er et viktig ledd i Kommisjonens arbeid med å etterprøve de data som danner grunnlaget for beregninger av spesifikke utslippsmål og gjennomsnittlige spesifikke utslipp for alle fabrikanter.

Ved å fastsette et felles format for feilrapporteringer, vil også Kommisjonen hurtigere kunne verifisere og behandle rapportene som kommer inn.

### **Forordning (EU) nr. 396/2013**

Forordning (EU) nr. 396/2013 forenkler kravene til medlemslandenes rapportering vesentlig. Blant annet utgår krav om beregning av "fotavtrykk". Det gjøres også endringer for rapportering av personbiler med nasjonal småserietypegodkjenning eller individuell godkjenning. Forordningen er fortsatt ikke tatt inn i EØS-avtalen.

### **Forordning (EU) nr. 397/2013**

Forordning (EU) nr. 397/2013 endrer forordning (EF) nr. 443/2009. Formålet er å forenkle rapporteringskravene, samt å bedre kvaliteten på data som rapporteres fra medlemslandene. Kravene til hvilke data som skal rapporteres utvides noe. Personbiler med nasjonal småserietypegodkjenning i henhold til art. 23 i direktiv 2007/46/EC, eller med individuell godkjenning i henhold til art. 24 i samme direktiv, skal ikke tas med ved beregningen av gjennomsnittlig spesifikt utslipp fra hver bilprodusent. Imidlertid skal antall registreringer av slike kjøretøy rapporteres årlig.

Informasjonen som rapporteres skal hovedsakelig hentes fra personbilens samsvarssertifikat (COC). Dersom informasjonen hentes fra typegodkjenningens dokumentasjon, bør dataene være konsistente med de data som fremgår av COC utstedt av bilprodusenten.

Forordningen er fortsatt ikke tatt inn i EØS-avtalen.

### **Forordning (EU) nr. 333/2014**

Forordning (EU) nr. 333/2014 ble vedtatt 11. mars 2014, og trådte i kraft i EU 8. april 2014. Den endrer forordning (EF) nr. 443/2009. Forordningen er fortsatt ikke tatt inn i EØS-avtalen.

Fra og med 2020 skal kravet for gjennomsnittlig utslipp fra alle registrerte nye biler være 95 g CO<sub>2</sub> pr. km.

For beregningen av hver personbilprodusents gjennomsnittlige spesifikke CO<sub>2</sub>-utslipp legges følgende andel til grunn av den enkelte produsents nye personbiler:

- 65 % i 2012
- 75 % i 2013
- 80 % i 2014
- 90 % i 2015-2019
- 95 % i 2020
- 100 % fra utgangen av 2020

Fra 1. januar 2012 gjelder unntak for produsenter med mindre enn 1000 nye personbiler registrert i året. Dette begrunnes med at småserieprodusenters kostnader ved å opprettholde utslippskravene ikke står i forhold til den utslippsmengden deres kjøretøy representerer totalt. Unntakene vil bli videreført i perioden etter 2020. Det forventes imidlertid at også nisjefabrikanter skal redusere sine CO<sub>2</sub>-utslipp. Videre forenkles prosedyrene for søknader om unntak for produsenter med mindre enn 1000 nye personbiler i året.

Forordning (EF) nr. 443/2009 artikkel 5 gjelder beregningen av såkalte "superkreditter". Ifølge forordning 333/2014 vil personbiler med svært lave CO<sub>2</sub>-utslipp telles som flere personbiler når gjennomsnittlig CO<sub>2</sub>-utslipp pr. km skal beregnes. Kjøretøy med lavere utslipp enn 50 g CO<sub>2</sub>/km vil telle som to biler i 2020, 1,67 i 2021, 1,33 i 2022 og som én bil i 2023.

### **Forordning (EU) nr. 2015/6**

Forordning (EU) nr. 2015/6 ble vedtatt av Kommisjonen 31. oktober 2014 og trådte i kraft i EU 27. januar 2015. Den er fortsatt ikke tatt inn i EØS-avtalen.

I vedlegg I til forordning (EF) nr. 443/2009 er det angitt hvordan bilprodusentenes spesifikke utslippsmål for CO<sub>2</sub> skal beregnes. Til beregningen benyttes en gjennomsnittsvekt, M<sub>0</sub> = 1372,0 kg.

Verdien for denne gjennomsnittsvekten skal etter artikkel 13 nr. 2 justeres hvert tredje år for å ta hensyn til endringer i vekten på nye kjøretøy som registreres i EU. I tråd med dette fastsetter forordning (EU) nr. 2015/6 ny verdi for gjennomsnittsvekten M<sub>0</sub> med virkning fra 1. januar 2016. Verdien økes med 20,4 kg til 1392,4 kg. Verdien er beregnet på bakgrunn av rapporteringer for kalenderårene 2011, 2012 og 2013. Ved beregning av ny verdi er det tatt hensyn til antallet nye registreringer i hvert referanseår.

### **Forordning (EU) nr. 510/2011**

Forordning (EU) nr. 510/2011 ble vedtatt av EU-parlamentet og Rådet 11. mai 2011, og trådte i kraft i EU 3. juni 2011. Den er fortsatt ikke tatt inn i EØS-avtalen. Se også EUs nettsider: [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/vans/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/vans/index_en.htm)

Forordningen gjelder krav for CO<sub>2</sub>-utslipp fra nye lette nyttekjøretøy (varebiler, kjøretøy klasse N1) og inngår i EUs integrerte arbeid for å redusere utslipp av CO<sub>2</sub>, jf. forordning (EF) nr. 443/2009 om CO<sub>2</sub>-utslipp fra personbiler. Kravene retter seg mot varebilprodusentene og gjelder de gjennomsnittlige CO<sub>2</sub>-utslippene fra alle nye varebiler som registreres i EU pr. kalenderår.

Ved hjelp av forbedringer i kjøretøyteknologien og innovative teknologier skal de gjennomsnittlige CO<sub>2</sub>-utslippene fra alle varebiler som registreres i EU gradvis reduseres til 175 g CO<sub>2</sub>/km fra 2014 til 2017. I 2020 er målet at CO<sub>2</sub>-utslippene fra varebiler skal være på 147 g CO<sub>2</sub>/km.

I 2007 hadde nye varebiler som ble solgt i EU et gjennomsnittlig utslipp på 203 g CO<sub>2</sub>/km. I Norge var snittet i 2012 på 187 g/km.

Beregningen av det spesifikke utslippet fra hver enkelt varebil fremgår av vedlegg I til forordningen. Det tas hensyn til bilens egenvekt ved at bilens spesifikke CO<sub>2</sub>utslipp øker med egenvekten. Det spesifikke utslippet for hver varebil benyttes til å beregne den enkelte produsents gjennomsnittlige utslipp pr. år. Kravene skjerpes gradvis ved at 70 % av nybilparken skal benyttes for å beregne gjennomsnittet for hver bilprodusent i 2014, 75 % i 2015, 80 % i 2016 og 100 % i 2017 og påfølgende år. Dessuten skal det tas særlige hensyn til varebiler med lave utslipp. Ved beregning av bilprodusentens årlige gjennomsnittlige utslipp skal hver ny varebil med spesifikke CO<sub>2</sub>-utslipp under 50 g CO<sub>2</sub>/km i 2014 og 2015 beregnes som 3,5 varebil, 2,5 i 2016, 1,5 i 2017 og 1 i 2018.

Dersom et kjøretøy er beregnet for å gå på 85 % bioetanol ("E85"), reduseres det spesifikke CO<sub>2</sub>-utslippet for dette kjøretøyet med 5 %. Dette gjelder inntil 31. desember 2015. Reduksjonen på 5 % forutsetter at minst 30 % av bensinstasjonene i landet hvor bilen registreres tilbyr E85-drivstoff.

Produsenter kan som hovedregel danne en sammenslutning ("pool") for å oppfylle utslippskravene. Dette vil være aktuelt for bilprodusenter som hver for seg selger og registrerer et lite antall varebiler.

Fra og med kalenderåret 2012 skal hvert land registrere opplysninger om hver ny varebil som registreres i landet. Senest 28. februar 2013 og hvert etterfølgende år skal medlemslandene forelegge Kommisjonen registrerte opplysninger om CO<sub>2</sub>-utslipp fra varebiler registrert i landet. Kommisjonen skal hvert år fra 2013 offentliggjøre en liste som angir utslipp, utslippsmål og forskjellen mellom utslipp og utslippsmål for hver enkelt produsent. Listen skal også inneholde samlede opplysninger for hele EU.

Etter søknad til Kommisjonen kan produsenter helt eller delvis unntas fra utslippskravene. Dette forutsetter blant annet at produksjonen av varebiler er under 22.000 biler pr år. Forordningen har også bestemmelser om miljøinnovasjoner. Etter søknad fra en varebilprodusent eller leverandør av teknologiske løsninger, kan det tas hensyn til CO<sub>2</sub>-besparelsene som oppnås ved å anvende innovative teknologier. Bruk av slike teknologier kan bidra til reduksjon i det spesifikke utslippsmålet for en produsent med inntil 7 g CO<sub>2</sub>/km.

Kommisjonen kan ilegge produsenten eller forvalteren av "poolen" et overtredelsesgebyr (da."avgift", eng."premium") dersom den årlige utslippsgrensen overskrides. Forordningen har bestemmelser om beregning av overtredelsesgebyrets størrelse. Gebyret kan ilegges fra og med kalenderåret 2014. Midlene inngår i EUs alminnelige budsjett. Forordningen forutsetter begrenset overføring av norsk suverenitet til et organ utenfor norske myndigheters kontroll, ved at Kommisjonen ved overtredelse av utslippskravene kan ilegge produsentene en økonomisk sanksjon, som også kan innkreves av Kommisjonen. Med bakgrunn i EØS-avtalens to-pilar-system har EØS/EFTA-siden lagt opp til at denne rollen tillegges ESA overfor EØS/EFTA-statene. Vedtak fra ESA om ileggelse av en økonomisk sanksjon vil ikke kunne overprøves av norske domstoler.

EØS/EFTA-siden har lagt opp til at Kommisjonens oppgaver og myndighet overfor EØS/EFTA-landene legges til ESA. Det legges også opp til fordeling av innkomne gebyrinntekter mellom EUs budsjett og EØS/EFTA-landene. Se også omtalen ovenfor av forordning (EF) nr. 443/2009, samt avsnittet om utkast til tilpasningstekst.

### **Forordning (EU) nr. 205/2012**

Forordning (EU) nr. 205/2012 ble vedtatt av EU-kommisjonen 6. januar 2012, og ble umiddelbart gjort gjeldende i medlemsstatene. Den er fortsatt ikke tatt inn i EØS-avtalen.

Forordningen gir mer utfyllende regler om rapporteringsforpliktelsene etter forordning (EU) nr. 510/2011. Det åpnes for at medlemsstatene kan bruke andre datakilder enn bilenes samsvarssertifikat (CoC) som grunnlag for sin rapportering til Kommisjonen. Forutsetningen er at disse datakildene er like nøyaktige som CoC. Tilsvarende gjelder for personbiler i henhold til forordning (EF) nr. 443/2009.

Forordningen innfører også krav om rapportering av bilenes typegodkjeningsnummer og handelsnavn. Dette skal bidra til bedre kontroll av data som rapporteres.

### **Forordning (EU) nr. 293/2012**

Forordning (EU) nr. 293/2012 ble vedtatt av Kommisjonen 3. april 2012, og trådte i kraft i EU 7. april 2012. Forordningen er en gjennomføringsforordning vedtatt av Kommisjonen med hjemmel i Traktaten om den Europeiske Unions virkemåte (TEUV) artikkel 291. Den er fortsatt ikke tatt inn i EØS-avtalen.

Forordningen gjelder overvåkning og rapportering av data vedrørende registrering av nye varebiler.



Forordningen angir hvilke data som skal innrapporteres og hvilke datakilder som kan brukes. Videre inneholder forordningen regler om rapportering for enkeltgodkjente kjøretøy og kjøretøy med nasjonal småserietypegodkjenning i henhold til direktiv 2007/46/EF artikkel 23 og 24.

### **Forordning (EU) nr. 114/2013**

Forordningen endrer de gjennomsnittlige spesifikke CO<sub>2</sub>-utslipp for produsenten Piaggio. Den er ikke tatt inn i EØS-avtalen.

### **Forordning (EU) nr. 1047/2013**

Forordningen endrer forordning 114/2013. Den er ikke tatt inn i EØS-avtalen.

### **Forordning (EU) nr. 427/2014**

Forordning (EU) nr. 427/2014 ble vedtatt 25. april 2014. Den er fortsatt ikke tatt inn i EØS-avtalen.

Forordningen fastsetter prosedyrer for søknad, vurdering, godkjenning og sertifisering av innovative miljøteknologier for varebiler i henhold til Europaparlamentets- og rådsforordning (EU) nr. 510/2011, artikkel 12 (miljøinnovasjoner). Forordningen tilsvare forordning (EU) nr. 725/2011 som gjelder miljøinnovasjoner for personbiler. Forordningen fastsetter krav til opplysninger i søknaden, blant annet til opplysninger om selve teknologien, hvordan den skal brukes på kjøretøyet og testmetoden som skal benyttes for å påvise faktiske reduksjoner i CO<sub>2</sub>-utslipp. Reduksjonene må kunne måles med tilfredsstillende nøyaktighet, og testmetoden skal gi resultater som kan verifiseres, repeteres og sammenlignes. Teknologier som allerede er regulert gjennom andre EU-rettsakter, vil ikke bli ansett som miljøinnovasjoner i denne sammenheng. Eksempler på dette er dekktrykksovervåking, girskifteindikator og krav til rullemotstand for dekk. Videre vil heller ikke teknologi som allerede er allment tilgjengelig på markedet regnes som miljøinnovasjoner.

Både bilfabrikanter og leverandører kan søke om å få anerkjent en teknologi som miljøinnovasjon. Vedlagt søknaden skal det følge en testrapport fra et uavhengig, godkjent testorgan. For å sikre en transparent søknadsprosess, vil et kort sammendrag av teknologibeskrivelsen og testmetoden bli offentliggjort av Kommisjonen når søknaden er mottatt. Når søknaden er godkjent, vil testmetoden i sin helhet som hovedregel gjøres tilgjengelig for allmennheten. Dersom søker ønsker fortrolig behandling av sin søknad, skal søker begrunne dette.

Bare teknologier som er montert i 3 % eller færre av alle varebiler registrert i 2009, skal etter forordningen kunne betraktes som en miljøinnovasjon. Denne terskelverdien skal revideres senest i 2016.

CO<sub>2</sub>-reduksjoner som oppnås ved bruk av ny miljøteknologi, kan godskrives fabrikanter ved beregning av de spesifikke CO<sub>2</sub>-utslippene etter forordning (EU) nr. 510/2011. Reduksjonen må være minimum 1 g CO<sub>2</sub>/km for å kunne bli godskrevet. En fabrikant som ønsker å benytte seg av denne muligheten, søker typegodkjenningsmyndigheten om EF-typegodkjenningsattest for kjøretøy utstyrt med den nye miljøteknologien. De sertifiserte CO<sub>2</sub>-reduksjonene kjøretøyet oppnår ved bruk av teknologien, skal angis særskilt i typegodkjenningsdokumentasjonen og i samsvarssertifikatet (COC) i henhold til godkjenningsdirektiv 2007/46/EF.

Dersom det oppdages avvik mellom de sertifiserte CO<sub>2</sub>-reduksjonene og de reduksjonene som blir verifisert ved bruk av relevant testmetode, skal fabrikanten underrettes av Kommisjonen om dette. Fabrikanten kan innen 60 dager fremlegge dokumentasjon på at de sertifiserte CO<sub>2</sub>-reduksjonene er korrekte. Dersom slik dokumentasjon ikke fremlegges eller ikke er tilfredsstillende, kan

Kommisjonen velge ikke å ta hensyn til disse reduksjonene ved beregning av fabrikantenes spesifikke CO<sub>2</sub>-utslipp etter forordning (EU) nr. 510/2011.

#### **Forordning (EU) nr. 253/2014**

Forordning (EU) nr. 253/2014 ble vedtatt 26. februar 2014, og trådte i kraft i EU 23. mars 2014. Forordningen er foreløpig ikke tatt inn i EØS-avtalen.

Forordningen setter rammebetingelser for reduksjon av CO<sub>2</sub>-utslipp fra nye varebiler i Europa. Målet for gjennomsnittlig CO<sub>2</sub>-utslipp i 2020 er 147 g pr. km.

Produsenter som registrerer færre enn 1000 kjøretøy per år vil være unntatt fra kravet om 147 g CO<sub>2</sub>/km. Dette begrunnes med at småserieprodusenters kostnader ved å opprettholde slike krav ikke står i forhold til den utslippsmengden deres kjøretøy representerer.

#### **Forordning (EU) nr. 404/2014**

Forordning (EU) nr. 404/2014 ble vedtatt 17. februar 2014 og trådte i kraft i EU 14. mai 2014. Forordningen er foreløpig ikke tatt inn i EØS-avtalen.

Forordningen endrer vedlegg II til forordning (EU) nr. 510/2011. Vedlegg II angir hvilke data som skal rapporteres til Kommisjonen i forbindelse med beregning og overvåkning av CO<sub>2</sub>-utslipp fra varebiler. Forordningen regulerer også rapportering av data for varebiler som er typegodkjent i flere etapper. Det blir etter forordningen blant annet obligatorisk å rapportere understellnummer (også kalt VIN eller chassisnummer).

#### **Forordning (EU) nr. 410/2014**

Forordning (EU) nr. 410/2014 ble vedtatt 23. april 2014 og trådte i kraft i EU 14. mai 2014. Forordningen er foreløpig ikke tatt inn i EØS-avtalen.

Forordningen endrer forordning (EU) nr. 293/2012 og gjelder overvåkning av CO<sub>2</sub>-utslipp fra nye varebiler som er etappevis typegodkjent. Den angir nærmere hvilke data som skal rapporteres.

For etappevis typegodkjente varebiler skal målene for bilprodusentens spesifikke CO<sub>2</sub>-utslipp gjelde fabrikanten av basiskjøretøyet, jf. (EU) nr. 510/2011 vedlegg II B pkt. 7. Dette forutsetter at varebiler som er etappevis bygd gjenkjennes i forbindelse med rapporteringsprosessen, og at fabrikanten av basiskjøretøyet kan identifiseres.

#### **Forordning (EF) nr. 692/2008**

Forordning (EF) nr. 692/2008 er ikke avledet av forordning (EU) nr. 510/2011 og er videre allerede implementert i norsk rett ved forskrift FOR 2012-07-05-817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil. En kort beskrivelse av forordningen tas likevel med som bakgrunn for forståelsen av særlig forordningene (EU) nr. 404/2014 og (EU) nr. 410/2014.

I vedlegg XII til Kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008 er det fastsatt en ny metode for å bestemme CO<sub>2</sub>-utslipp og drivstofforbruk for N1-kjøretøy som er bygd i flere trinn og etappevis typegodkjent. Den nye metoden skal benyttes fra 1. januar 2014. For etappevis typegodkjente varebiler, skal målene for bilprodusentens spesifikke CO<sub>2</sub>-utslipp gjelde fabrikanten av basiskjøretøyet, jf. (EU) nr. 510/2011 vedlegg II B pkt. 7. Dette forutsetter at varebiler som er etappevis bygd gjenkjennes i forbindelse med rapporteringsprosessen, og at fabrikanten av basiskjøretøyet kan identifiseres. Det forutsetter også at visse data om basiskjøretøyet bestemmes i overensstemmelse med ovennevnte metode.

Et kjøretøy blir identifisert ved hjelp av et kjøretøyidentifikasjonsnummer, kjent som VIN, chassisnummer eller understellnummer. Som hovedregel skal understellnummeret fra basiskjøretøyet videreføres i påfølgende etapper av typegodkjenningprosessen. Ved hjelp av understellnummeret skal det derfor være mulig å knytte det ferdige kjøretøyet til et basiskjøretøy og dermed identifisere fabrikanten av basiskjøretøyet, som CO<sub>2</sub>-utslippsmålene er knyttet til.

Samtidig vil fabrikanten av basiskjøretøyet ha anledning til å kontrollere de relevante data som er knyttet til det aktuelle kjøretøyet. Videre skal det rapporteres data om basiskjøretøyet masse (egenvekt og tillatt totalvekt, alternativt standard tilleggs masse - "default added mass") slik at det spesifikke utslippsmålet for etappevis bygde varebiler kan beregnes.

### **Økonomiske og administrative konsekvenser**

#### **Administrative konsekvenser for det offentlige:**

Forordningene vil ikke få administrative eller økonomiske konsekvenser av betydning for Norge.

Rapporteringskravet innebærer at Vegdirektoratet må hente ut tall fra kjøretøyregisteret Autosys (felles register for kjøretøy og førerkort) og bearbeide dette noe før oversendelse til ESA. Siden krav om rapportering ble obligatorisk i EU, har Vegdirektoratet gjennomført tilsvarende rapportering til Kommisjonen via European Environment Agency (EEA).

Imidlertid er det norske systemet for registrering av nye kjøretøy lagt opp på en måte som gjør at noe av dataene som skal rapporteres ikke fanges opp med den nøyaktigheten som forordningene legger opp til. Dersom Norge skal rapportere så nøyaktige data som kreves, må systemet for registrering av kjøretøy legges opp på en annen måte enn i dag, og Autosys må tilpasses dette. En slik endring er det lagt opp til i forbindelse med utviklingen av nytt Autosys.

Rapporteringen anslås å kreve to til tre dagsverk i Vegdirektoratet pr år. Utgiftene vil kunne dekkes innenfor gjeldende budsjetttrammer for Statens Vegvesen.

#### **Økonomiske konsekvenser for private:**

Norge har i dag ingen produsenter av personbiler eller varebiler som omfattes av forordningene.

Forordningene medfører at det vil bli et større utvalg av lavutslippsbiler som også kommer norske forbrukere til gode. Dette vil bidra til målet om at gjennomsnittlig utslipp fra nye personbiler som registreres i Norge ikke skal være over 85 gram i 2020.

Det går frem av Kommisjonens kost/nytte-analyser<sup>1</sup> at ekstrakostnader som påføres forbrukere ved innføring av de bindende utslippsmålene vil bli kompensert av reduserte drivstoffkostnader som følge av mer drivstoffeffektive kjøretøy. For 2020-målet<sup>2</sup> er det beregnet en økning i

---

<sup>1</sup> Kost/nytte-analyse personbiler: [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/sec\\_2007\\_1723\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/sec_2007_1723_en.pdf), Kost/nytte-analyse personbiler oppsummert: [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/sec\\_2007\\_1724\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/sec_2007_1724_en.pdf), Kost/nytte-analyse varebiler: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52009SC1454&from=EN>, Kost/nytte-analyse varebiler oppsummert: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52009SC1455&from=EN>  
Kost/nytte-analyse 2020-målene, del I: [http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:70f46993-3c49-4b61-ba2f-77319c424cbd.0001.02/DOC\\_2&format=PDF](http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:70f46993-3c49-4b61-ba2f-77319c424cbd.0001.02/DOC_2&format=PDF) og del II: [http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:70f46993-3c49-4b61-ba2f-77319c424cbd.0001.02/DOC\\_1&format=PDF](http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:70f46993-3c49-4b61-ba2f-77319c424cbd.0001.02/DOC_1&format=PDF)

<sup>2</sup> FAQ: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-12-548\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-12-548_en.htm)

gjennomsnittlig produksjonskostnad på omkring 450 € for varebiler og 1100 € for personbiler. For gjennomsnittspersonbilen er det beregnet at forbrukeren vil spare 340 € i drivstoffkostnader i løpet av det første året og 2904-3836 € gjennom bilens levetid. For gjennomsnittsvarebilen er besparelsen beregnet til 403 € det første året og 3363-4564 € gjennom bilens levetid.

Beregningene av prisreduksjon gjennom bilens driftslevetid bygger på en antatt driftslevetid på 13 år. Beregningene har videre tatt høyde for endrede drivstoffpriser.

Forordningene stimulerer til forskning og innovasjon som ventes å være positivt for det europeiske jobbmarkedet, både for bilindustrien og for øvrige i verdikjeden, herunder leverandørindustrien.

Produsenter som ikke følger opp forordningenes bestemmelser vil etter forordningene kunne ilegges økonomiske sanksjoner. Tiltakene har derfor stor gjennomførings sannsynlighet.

### **Implementering i norsk rett**

Hovedforordningene (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 med avledede rettsakter bør etter departementets vurdering implementeres samlet i norsk rett, i én forskrift. Departementet finner at forskriften ikke bør hjemles i vegtrafikkloven fordi den ikke harmonerer med lovens formål og system. Av lignende grunner har Klima- og miljødepartementet kommet til at forskriften heller ikke bør hjemles i produktkontrollloven eller forurensningsloven. Departementet finner dermed at forskriften bør hjemles i en egen lov.

Regelverket som skal implementeres i norsk rett er langt på vei av teknisk karakter og det må regnes med at det vil komme flere avledede rettsakter fra EU som nødvendiggjør forskriftsendringer. Departementet bør derfor delegere forskriftsmyndigheten til Vegdirektoratet.

---

## **Forslag til lov om krav til CO<sub>2</sub>-utslipp mv. for produsenter av person- og varebiler**

**EØS-henvisninger:** EØS-avtalen vedlegg XX Miljø (forordning (EF) nr. 443/2009 endret ved forordning (EU) nr. 1014/2010, forordning (EU) nr. 63/2011, forordning (EU) 725/2011, forordning (EU) nr. 429/2012, forordning (EU) nr. 396/2013, forordning (EU) nr. 397/2013, forordning (EU) nr. 333/2014 og forordning(EU) nr.2015/6, og forordning (EU) nr. 510/2011 endret ved forordning (EU) nr. 205/2012, forordning (EU) nr. 293/2012, forordning (EU) nr. 114/2013, forordning (EU) nr. 1047/2013, forordning (EU) nr. 253/2014, forordning (EU) nr. 404/2014, forordning (EU) nr. 410/2014 og forordning (EU) nr. 427/2014)

### *§ 1 Gjennomføring av EUs regelverk om krav til CO<sub>2</sub>-utslipp mv. for produsenter av person- og varebiler*

For å ivareta Norges forpliktelser etter EØS-avtalen kan departementet vedta forskrift om utslippskrav mv. for produsenter av person- og varebiler, herunder regler om

- a) fastsettelse av øvre grense for tillatt utslipp av CO<sub>2</sub> fra person- og varebiler,
- b) overtredelsesgebyr,
- c) overvåkning,
- d) rapportering og
- e) innovative teknologier

### *§ 2 Ikrafttredelse*

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

## **Forslag til forskrift om krav til CO<sub>2</sub>-utslipp mv. for produsenter av person- og varebiler**

**Hjemmel:** Fastsatt av Samferdselsdepartementet xx. xx xxxx med hjemmel i lov xx. xx xxxx nr. xx om krav til CO<sub>2</sub>-utslipp mv. for produsenter av person- og varebiler.

**EØS-henvisninger:** EØS-avtalen vedlegg XX Miljø (forordning (EF) nr. 443/2009 endret ved forordning (EU) nr. 1014/2010, forordning (EU) nr. 63/2011, forordning (EU) 725/2011, forordning (EU) nr. 429/2012, forordning (EU) nr. 396/2013, forordning (EU) nr. 397/2013, forordning (EU) nr. 333/2014 og forordning(EU) nr.2015/6, og forordning (EU) nr. 510/2011 endret ved forordning (EU) nr. 205/2012, forordning (EU) nr. 293/2012, forordning (EU) nr. 114/2013, forordning (EU) nr. 1047/2013, forordning (EU) nr. 253/2014, forordning (EU) nr. 404/2014, forordning (EU) nr. 410/2014 og forordning (EU) nr. 427/2014)

### *§ 1 Gjennomføring av EUs regelverk om krav til CO<sub>2</sub>-utslipp mv. for produsenter av person- og varebiler*

EØS-avtalen vedlegg XX Miljø endret ved forordning (EF) nr. 443/2009 endret ved forordning (EU) nr. 1014/2010, forordning (EU) nr. 63/2011, forordning (EU) 725/2011, forordning (EU) nr. 429/2012, forordning (EU) nr. 396/2013, forordning (EU) nr. 397/2013, forordning (EU) nr. 333/2014 og forordning(EU) nr.2015/6, og forordning (EU) nr. 510/2011 endret ved forordning (EU) nr. 205/2012, forordning (EU) nr. 293/2012, forordning (EU) nr. 114/2013, forordning (EU) nr. 1047/2013, forordning (EU) nr. 253/2014, forordning (EU) nr. 404/2014, forordning (EU) nr. 410/2014 og forordning (EU) nr. 427/2014, herunder regler om krav til utslipp av CO<sub>2</sub> for produsenter av person- og varebiler, ileggelse og innkreving av overtredelsesgebyr, overvåkning, rapportering og innovative teknologier, gjelder som forskrift med de tilpasninger som følger av vedlegg XX, protokoll X til avtalen og avtalen for øvrig.

§ 2 *Ikrafttredelse*

Forskriften trer i kraft straks.