

Høringsnotat – endring av vegtrafikkloven § 13 b

Bakgrunn

Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/956 av 28. juni 2018 om overvåkning og rapportering av CO₂-utslipp fra og forbruk av drivstofforbruk for nye tunge kjøretøyer og Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/1242 av 20. juni 2019 om fastsettelse av CO₂-utslippsstandarder for nye tunge kjøretøyer ble innlemmet i EØS-avtalen 10. desember 2021.

Forordning (EU) 2018/956 av 28. juni 2018 ble fremmet som en del av Kommisjonens arbeid for å redusere utslipp av CO₂ fra transportsektoren og fra tunge kjøretøy spesielt. Forordningen må derfor ses i sammenheng med forordning (EU) 2017/2400 som ble vedtatt 12. desember 2017 og som gir bestemmelser om beregning av CO₂-utslipp og drivstofforbruk for tunge kjøretøy ved bruk av simuleringsverktøyet VECTO. Forordningen er tatt inn i norsk rett ved nødvendige endringer i bilforskriften. Forordning (EU) 2019/1242 av 20. juni 2019 om fastsettelse av utslippsstandarder for nye tunge kjøretøy har nærmere bestemmelser om mål for reduserte CO₂-utslipp for hele EU-flåten av tunge kjøretøy og for hver fabrikant, verifikasjon av utslipp og beregning av overtredelsesgebyr ved manglende oppfyllelse av utslippsmålene. Begge forordningene retter seg i all hovedsak mot produsenter av tunge kjøretøy.

Gjennomføringen i norsk rett

Samferdselsdepartementet legger til grunn at forordning (EU) 2018/956 og forordning (EU) 2019/1242 kan tas inn i norsk rett ved endring i vegtrafikkloven § 13 b ved at den gjøres gjeldende også for tunge kjøretøy, slik de er definert i de to forordningene, og at det innhentes Stortingets samtykke til innlemmelse av rettsaktene i EØS-avtalen i henhold til Grunnloven § 26 andre ledd. Det følger av EØS-avtalens artikkel 103 nr. 1 at beslutningen først blir bindende for Norge etter at man har meddelt de andre partene at de forfatningsmessige kravene er oppfylt

Bestemmelsene i (EU) 2018/956 gjelder overvåkning, rapportering og adgangen til administrativt å ilegge overtredelsesgebyr. Forordningen (EU) 2019/1242 fastsetter nærmere bestemmelser om reduksjonsmål for CO₂-utslipp fra tunge kjøretøy på flåtenivå innen EU for 2025 og 2030 og beregning av gjennomsnittlig spesifikt utslipp i g CO₂/tkm for hver produsent, fra 2020, og spesifikt utslippsmål for CO₂ for hver fabrikant, fra 2025. Videre har forordningen bestemmelser om Kommisjonens myndighet til å ilegge overtredelsesgebyr ved overskridelse av målene for utslippsreduksjon.

Forordningene for tunge kjøretøy har sin parallell i forordningene for personbiler, (EF) 443/2009, og varebiler, (EU) 2011/510. De to sistnevnte forordningene er gjennomført i norsk rett ved ny § 13 b i vegtrafikkloven om *krav til CO₂-utslipp mv. for produsenter av personbiler og lette nyttekjøretøy*, jf. Prop LS 91. Bestemmelsene trådte i kraft 1. januar 2019.

Som følge av at begge forordningene for tunge kjøretøy gir Kommisjonen myndighet til å ilegge produsenter av tunge kjøretøy overtredelsesgebyr, er det foretatt tilpasninger i forordning (EU) 2018/956 artikkel 9, og i forordning (EU) 2019/1242 artikkel 8, slik at denne myndigheten tillegges ESA for bilprodusenter i EØS/EFTA-statene. For person- og

varebilområdet har Norge godtatt tilsvarende begrenset overføring av myndighet. Det er tatt inn tilsvarende tilpasninger ved innlemmelse av (EF) 443/2009 og (EU) 510/2011 i EØS-avtalen, jf. Prop. 91 LS og Innst. 41 s (2018-2019) og Innst. 42 L (2018-2019).

Myndighetsoverføringen etter forordningene gjelder et bestemt og avgrenset saksområde, og Norge har i dag ingen produsenter av tunge kjøretøy og ingen virksomhet i Norge vil i dag bli omfattet av regelverket. Videre vil det være liten grad av skjønn i ESAs eventuelle avgjørelser, fordi overtredelsesgebyret vil ilegges på bakgrunn av overskridelser av konkrete reduksjonsmål for utslipp av CO₂ i forordning (EU) 2019/1242 eller ved avvik mellom rapporterte data og data i samsvarssertifikatet (COC) i forordning (EU) 2018/1242.

Vurdering

Innholdet i forordningene er i tråd med regjeringens klimamålsetninger, herunder å redusere utslipp fra transportsektoren. Det er viktig at Norge deltar i det europeiske rapporteringssystemet også for slike kjøretøy slik at registrerte tunge kjøretøy i Norge inkluderes ved beregning av den enkelte fabrikants CO₂-utslipp

Økonomiske og administrative konsekvenser

Ved gjennomføringen av forordningen forplikter Norge seg til å overvåke og rapportere informasjon ved første gangs registrering av tunge kjøretøy. Statens vegvesen er kompetent myndighet og rapporterer allerede informasjon ved første gangs registrering av person- og varebiler. Eventuelle økte kostnader som følge av nye rapporteringskrav vil dekkes innenfor etatens budsjettammer.

Norge har ingen produsenter av tunge kjøretøy, kun virksomheter innenfor påbygging til lastebiler, f.eks. Maur og NorSlep, men disse omfattes ikke av det nye regelverket. Det vil derfor ikke påløpe kostnader utover kravene til overvåking og rapportering som utføres av Statens vegvesen. Gjennomføringen av rettsaktene i norsk rett innebærer følgelig ubetydelige økonomiske og administrative konsekvenser for Norge.

Vedlegg 1 Nærmere omtale av rettsaktene

a) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/956 av 28. juni 2018 om overvåkning og rapportering av CO₂-utslipp fra og drivstofforbruk for nye tunge kjøretøyer.

Hensikten med forordningen er å etablere krav til overvåkning og rapportering av CO₂-utslipp og forbruk av drivstoff fra tunge kjøretøy som definert i artikkel 2. Kravene retter seg både mot nasjonale myndigheter og bilprodusenter. Kompetent myndighet skal rapportere registreringsstatistikk, mens bilprodusentene er ansvarlig for å rapportere all teknisk informasjon som f.eks. motorstørrelse, -type og -effekt, antall akslinger, dekk, luftpådrag, forbruk av og type drivstoff og hvilket simuleringsverktøy som er benyttet.

Hovedforpliktelsen i forordningen er at medlemslandene og bilprodusentene skal overvåke og rapportere data fra nye tunge kjøretøy som registreres, jf. artikkel 2.

Artikkel 3 refererer til definisjoner i forordning (EF) 595/2009 og til endring av forordning (EF) 715/2007 og (EF) 2007/46 som gjelder utslippskrav ved typegodkjenning av tunge kjøretøy og om tilgang til informasjon om reparasjon og vedlikehold. Forordningene er tatt inn i norsk rett ved endringer i bilforskriften og kjøretøyforskriften.

I artikkel 4 pålegges nasjonale myndigheter fra 1. januar 2019 og hvert påfølgende kalenderår å overvåke, og innen 28. februar 2020, rapportere data fra første gangs registrering av tunge kjøretøy. Informasjonen som skal overvåkes og rapporteres fremgår av hhv. del A i vedlegg I og pkt.1 i vedlegg II. Rapporteringen skal foretas av kompetent myndighet etter forordning (EF) 443/2009, som er innlemmet i EØS-avtalen og gjennomført i norsk rett. Statens vegvesen er tillagt denne oppgaven i Norge. Norges rapporteringsforpliktelse vil være overfor ESA, mens EU-statene rapporterer til EU-kommisjonen.

Tilsvarende går kravene til overvåking og rapportering fra bilprodusentene frem av artikkel 5, men informasjonen som skal rapporteres er langt mer omfattende med i alt 78 definerte poster som er beskrevet i vedlegg I del B, til forordningen. Tidsfristen for bilprodusenter er imidlertid ett år senere enn for nasjonale myndigheter. Norge har ingen bilprodusenter og dette kravet vil derfor være uten reell betydning nå.

I artikkel 6 beskrives opprettelsen av et sentralt register for informasjonen som rapporteres iht. artiklene 4 og 5. På vegne av Kommisjonen skal det europeiske miljøbyrået (EEA) ha ansvaret for å drifte registeret. Hensikten med registeret er bl.a. å gjøre informasjonen offentlig tilgjengelig, med unntak av informasjon som gjør det mulig å identifisere det enkelte kjøretøy.

For å verifisere utslipp av CO₂ og drivstofforbruk skal Kommisjonen iht. artikkel 7 overvåke resultatene fra test kjøring på veg som er utført i samsvar med forordning (EF) 595/2009. Kommisjonen gis også myndighet til å vedta avledete rettsakter for å supplere informasjonen som kan innhentes fra kompetent myndighet til også å omfatte resultater fra slik test kjøring.

Artikkel 8 inneholder bestemmelser om datakvalitet og beskriver prosedyrer for å korrigere eventuelle feilrapporterte data. Det er kompetent myndighet i hvert land og bilprodusentene som er ansvarlig for at informasjonen er korrekt.

Kommisjonen kan etter artikkel 9 ilegge bilprodusenter administrative bøter hvis rapporterte data avviker fra data som kommer frem iht. forordning 595/2009/EF og avviket skyldes en bevisst handling eller en forsømmelse. Bøter kan også ilegges hvis tidsfristen den 28. februar iht. artikkel 5, ikke overholdes. Kommisjonen skal også vedta avledete rettsakter etter reglene i artikkel 13 i denne forordningen for å fastsette fremgangsmåte og metode, under gitte hensyn, for å beregne de administrative bøtene.

Artikkel 10 pålegger Kommisjonen med bistand fra EEA å utarbeide en årlig rapport innen 31. oktober med en analyse av informasjonen som er oversendt fra kompetent myndighet i hvert land og bilprodusentene.

Artiklene 11, 12 og 13 fastsetter prosedyrer for endringer av vedleggene til forordningen og prosedyrer for å kunne vedta avledete rettsakter.

b) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/1242 av 20. juni 2019 om fastsettelse av CO₂-utslippsstandarder for nye tunge kjøretøyer og om endring av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og rådsdirektiv 96/53/EF

Forordningen fastsetter nærmere bestemmelser om

- reduksjonsmål for CO₂-utslipp fra tunge kjøretøy på flåtenivå innen EU for 2025 og 2030,
- beregning av gjennomsnittlig spesifikt utslipp i g CO₂/tkm for hver produsent, fra 2020, artiklene 4 og 5, på grunnlag av data rapportert iht. (EU) 2018/956,
- fastsette spesifikt utslippsmål for CO₂ for hver fabrikant, fra 2025, artiklene 6 og 7,
- fastsettelse av CO₂-utslippsreduksjonskurve for den enkelte fabrikant, som en lineær kurve mellom CO₂-referenseutslippene og CO₂-utslippsmål for rapporteringsperioden 2025 og tilsvarende for 2030, artikkel 7,
- overtredelsesgebyr ved overskridelse av målene for utslippsreduksjon, artikkel 8, og
- verifisering av rapporterte data og offentliggjøring av disse, artiklene 9 til 13.

Formålet med forordningen er:

- å redusere CO₂-utslipp fra tunge kjøretøy i tråd med EUs klimapolitikk og forpliktelser i Parisavtalen, og samtidig bidra til mindre forurensning, spesielt i byer,
- å tilrettelegge for reduserte kostnader i tungtransporten, både transportørens driftskostnader og forbrukernes transportomkostninger, og
- å opprettholde teknologisk og innovativ lederposisjon for EUs produsenter av tunge kjøretøy og komponentleverandører til denne industrien

Forordningen retter seg i første rekke mot kjøretøyprodusenter og setter for første gang reduksjonsmål for CO₂-utslipp fra tunge kjøretøy. 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 til 30. juni 2020. Kravene til

utslippsreduksjoner angis i gram CO₂ per tonnkilometer (g CO₂/tkm) for å gjenspeile de tunge kjøretøyenes transportnytte.

Forordningen omfatter nye lastebiler i gruppe N2 (bil for godsbeholdning med tillatt totalvekt mellom 3 500 kg og 12 000 kg) og N3 (bil for godsbeholdning med tillatt totalvekt over 12 000 kg), som er delt i fire grupper med undergrupper.

EU-kommisjonen skal årlig fra 1. juli 2020 beregne det gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslippet til en produsent. Data som legges til grunn for Kommisjonens beregninger er bl.a. rapporterte data slik det er beskrevet i forordning (EU) 2018/956. Rapporteringsforpliktelsene faller på kjøretøyfabrikantene og registreringsmyndigheten. Rapporteringsforpliktelsen for tunge kjøretøy startet i 2020, med frist 30. september.

Det er Statens vegvesen som rapporterer på vegne av Norge. Statens vegvesen rapporterer i dag allerede for person- og varebiler, i henhold til forordningene 443/2009 og 510/2011. Rapporteringen går til Kommisjonen via EUs miljøbyrå EEA.

I tilfeller hvor produsentene ikke oppnår sine utslippsreduksjonsmål, blir de ilagt en økonomisk sanksjon (overtredelsesgebyr) for sine overskridelser. Denne myndigheten er lagt til Kommisjonen. Overtredelsesgebyret er i perioden 2025-2029 satt til 4 250 euro per g CO₂/tkm, og fra 2030 er gebyret satt til 6 800 euro per g CO₂/tkm.

Bestemmelser om å beregne CO₂-utslipp og drivstofforbruk for tunge kjøretøy er gitt i forordning (EU) 2017/2400, og til dette skal produsentene benytte simuleringsverktøyet VECTO. Produsentene skal sikre at verdiene for CO₂-utslipp og drivstofforbruk fastsatt for et kjøretøy ved godkjenning svarer til CO₂-utslipp og drivstofforbruk for kjøretøyet i virkelig trafikk.

Typegodkjenningsmyndighetene skal verifisere at godkjenningsverdiene for CO₂-utslipp og drivstofforbruk til et kjøretøy samsvarer med CO₂-utslippet og drivstofforbruket for kjøretøyet i bruk. Ved avvik skal det rapporteres til Kommisjonen. Prosedyrer for verifisering og rapportering av avvik vil bli gitt i egne gjennomføringsrettsakter.