



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – høringsnotat

Implementering av forordning (EU) 2022/1379

Høring om forslag til endringer i forskrift 28. juni 2022 nr. 1233 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften).

Statens vegvesen
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
3. mars 2023

0. Innledning og oversikt

Statens vegvesen sender med dette forslag til endring i forskrift 28. juni 2022 nr. 1233 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften) på offentlig høring. Bakgrunnen er at EU har vedtatt en ny forordning som Norge etter sine EØS-rettslige forpliktelser er pålagt å implementere.

Den aktuelle forordningen er:

- **Kommisjonsforordning (EU) 2022/1379 av 5. juli 2022** om endring av forordning (EU) 2017/2400 med hensyn til bestemmelse av CO₂-utslipp og drivstofforbruk for mellomtunge og tunge kjøretøyer og tunge busser og introduksjon av elektriske kjøretøyer og andre nye teknologier

Høringen skal informere om implementeringen i norsk rett og gi høringsinstansene anledning til å kommentere forskriftsforslaget.

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

1. Implementering av Kommisjonsforordning (EU) 2022/1379

Forordning (EU) 2022/1379 endrer forordning (EU) 2017/2400.

Forordning (EU) 2017/2400 innfører en felles metode for objektivt å kunne sammenligne ytelsen til nye, tunge kjøretøyer som settes på markedet i EU/EØS med hensyn til drivstofforbruk og CO₂-utslipp. Forordningen fastsetter bestemmelser for sertifisering av komponenter, separate tekniske enheter og systemer som har innvirkning på tunge kjøretøyers CO₂-utslipp og drivstofforbruk, samt etablerer et felles rammeverk for typegodkjenning av CO₂-utslipp og drivstofforbruket til tunge kjøretøy. Til dette formålet har EU-kommisjonen utviklet og innført et eget simuleringsverktøy. Verktøyet er kjent som VECTO - Vehicle Energy Consumption Calculation Tool. Forordning (EU) 2017/2400 setter også krav til medlemsstatenes myndigheter og fabrikanter om å kontrollere at sertifiseringen av komponentene og anvendelsen av simuleringsverktøyet er i samsvar med kravene.

Med forordning (EU) 2022/1379 blir virkeområdet til forordning (EU) 2017/2400 utvidet til også å gjelde mellomstore lastebiler (gruppe N2 med teknisk tillatt totalvekt mellom 5 000 kg og 7 400 kg) og tunge busser (gruppe M3 med teknisk tillatt totalvekt over 7 500 kg). I tilfeller av etappevis typegodkjenning eller individuell godkjenning av mellomstore og tunge lastebiler, vil forordningen gjelde for basiskjøretøyet. For tunge busser, vil forordningen gjelde for primærkjøretøyer, interimkjøretøyer og for ferdigoppbygde og etappevis ferdigoppbygde kjøretøyer. Definisjonene av disse kategoriene er gitt i forordningens artikkel 3. Forordningen gjelder ikke for terrenggående kjøretøyer, spesialkjøretøyer (kjøretøy med spesialkarosserikode S*) og terrenggående spesialkjøretøyer. Definisjonen av disse finner vi i del A, punkt 2.1-2.3, til vedlegg I til rammeforordning (EU) 2018/858.

Sertifiseringsbestemmelsene og prosedyrebeskrivelsene gitt i forordning (EU) 2017/2400 blir med forordning (EU) 2022/1379 oppdatert og tilpasset nytt virkeområde. I tillegg skal endringene dekke fremtidige teknologier på en hensiktsmessig måte ved å spesifisere krav til

nye teknologier som hybridteknologi, rene elektriske kjøretøy, dual-fuel kjøretøy, varmegjenvinningssystemer og avanserte førerstøttesystemer.

Beregningene i simuleringsverktøyet baserer seg på en rekke inndata som inkluderer informasjon om CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskaper ved følgende komponenter, separate tekniske enheter og systemer:

- motorer
- transmisjoner/kraftoverføringer
- dreiemomentomformere/konvertere
- øvrige dreiemomentoverførende komponenter
- ekstra kraftoverføringskomponenter
- akslinger
- luftmotstand
- hjelpeutstyr (auxiliaries)
- dekk
- elektriske drivlinjekomponenter

Fabrikanten kan enten benytte sertifiserte verdier eller, dersom sertifiserte verdier mangler, standardverdier og generiske verdier i overensstemmelse med artikkel 13. Det er detaljert angitt i forordningen hvordan fabrikanten skal komme frem til enten sertifiserte eller standardiserte verdier. Det er fastsatte prosedyrer for sertifisering av komponentfamilie/enhetsfamilie/systemfamilie, altså prosedyrer for søknad, godkjenning, utvidelse av godkjenning, kontroll, samsvar mv.

En fabrikant som ønsker å oppfylle kravene i forordning (EU) 2017/2400 som senest endret ved forordning (EU) 2022/1379 før ikrafttredelsesdatoen for sin kjøretøygruppe, skal få muligheten til å få lisens til å bruke simuleringsverktøyet. Samtidig vil simuleringsverktøyet for visse kjøretøygrupper og teknologier først være tilgjengelig etter forordningens generelle anvendelsesdato.

I forordningens vedlegg 1 blir kjøretøy i gruppe M og N klassifisert i ulike undergrupper. Ved fastsettelse av CO₂-utslipp og drivstofforbruk for kjøretøy i gruppene 1, 2, 3, 4, 5, 9, 10, 4v, 5v, 9v, 10v, 11, 12 og 16 slik det er definert i tabell 1 til vedlegg 1, bortsett fra tunge nullutslippskjøretøy (Ze-HDV'er), tunge hydridelektriske kjøretøy (He-HDV'er), kjøretøy med dual-fuelteknologi og kjøretøy hvis motor er sertifisert med et varmegjenvinningssystem, kommer forordningen til anvendelse fra 1. januar 2024. Mellomstore lastebiler i gruppe 53 og 54 (tabell 2) og primærkjøretøy av tunge busser i gruppene P31/32, P33/34, P35/36, P37/38 og P39/40 (tabell 3) skal fastsette CO₂-utslipp og drivstofforbruk i henhold til artikkel 9 for kjøretøy med produksjonsdato 1. januar 2024 eller senere. Produksjonsdato skal i denne sammenheng bety datoen for signering av samsvarssertifikatet, og i tilfeller der det ikke er utstedt samsvassertifikat, datoen hvor kjøretøyets identifikasjonsnummer ble påført de relevante delene av kjøretøyet første gang. For nærmere beskrivelse av overgangsbestemmelsene for de ulike undergruppene, herunder datoer for å nekte registrering, se artikkel 24.

Verifikasjonstestprosedyren beskrevet i vedlegg Xa, som oppdatert ved vedlegg XI til forordning (EU) 2022/1379, skal benyttes fra 1. januar 2023.

2. Rettslige konsekvenser

Forordningen som endres (2017/2400) er implementert i bilforskriften, og forordning (EU) 2022/1379 vil derfor bli implementert i samme forskrift.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser

Som følge av at virkeområdet for forordning 2017/2400 utvides vil potensielt noen flere norske aktører måtte benytte VECTO. For øvrig antas implementeringen ikke å få særlige økonomiske eller administrative konsekvenser utover det som trengs for å implementere rettsakten i norsk forskrift.

4. Andre opplysninger

Forordningen er blitt vurdert relevant og akseptabel for Norge, og har vært forelagt Spesialutvalget for Transport.

Forordningen vurderes å høre under Gruppe 2 (rettsakter som krever forskriftsendring og som ikke griper vesentlig inn i norsk handlefrihet).

Norge har deltatt i internasjonalt forum (TCMV) der forordningen har vært drøftet.

5. Høringsfrist:

Statens vegvesen ber om at høringsinstansenes eventuelle kommentarer til forslag til endringer gis **innen 14. april 2023**.