



## STORTINGET

# Innst. 41 S

(2018–2019)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 91 LS (2017–2018)

---

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO<sub>2</sub>-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter**

---

Til Stortinget

### Sammendrag

Samferdselsdepartementet fremmer i proposisjonen forslag til ny § 13 b i lov 18. juni 1965 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) kapittel III. Videre fremmer departementet anmodning om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger. Lovendringen behandles i en egen innstilling, se Innst. 42 L (2018–2019).

I denne innstillingen behandles anmodningen om samtykke til godkjenning av to beslutninger fra EØS-komiteen.

Forordningene det her er snakk om, angir krav om gjennomsnittlig tillatt CO<sub>2</sub>-utslipp fra henholdsvis nye personbiler og nye varebiler. Utslippskravene retter seg ikke mot det enkelte kjøretøy, men mot bilprodusentene, og det er den enkelte produsents gjennomsnittlige spesifikke CO<sub>2</sub>-utslipp som reguleres. Den ene forordningen gjelder for personbiler, og den andre gjelder for varebiler. Begge forordningene er senere endret gjennom tilknyttede rettsakter. De tilknyttede rettsaktene

inneholder bl.a. regler om rapportering og overvåking, søknad om unntak fra utslippskravene, overvåking av CO<sub>2</sub>-utslipp for kjøretøy som godkjennes etappevis og fremgangsmåte for godkjenning av innovative teknologier (miljøinnovasjoner).

Forordningene gir Kommisjonen myndighet til å ilegge og innkreve overtredelsesgebyr overfor bilprodusenter som overskrider forordningenes utslippsgrenser for gjennomsnittlig spesifikt CO<sub>2</sub>-utslipp. Flere bilprodusenter kan gå sammen og danne en pool. Opprettelse av en pool betyr at to eller flere bilprodusenter går sammen om å oppfylle forpliktelsene etter forordningene og dermed bli betraktet som én produsent. Kommisjonen gis samme myndighet overfor lederen av poolen som overfor enkeltstående bilprodusenter. I henhold til EØS-komiteens beslutninger om innlemmelse av forordningene er myndigheten til å ilegge og innkreve overtredelsesgebyr for EFTA/EØS-statene lagt til EFTAs overvåkingsorgan (ESA).

I tråd med forordningene har Kommisjonen myndighet til etter søknad fra en bilprodusent eller en leverandør å godkjenne innovativ teknologi som bidrar til at CO<sub>2</sub>-utslippet reduseres. Reduksjon i CO<sub>2</sub>-utslipp som oppnås ved bruk av en godkjent miljøinnovasjon, kan bli kreditert bilfabrikanter ved beregning av fabrikantenes gjennomsnittlige spesifikke CO<sub>2</sub>-utslipp etter nærmere fastsatte regler. For at Kommisjonens beslutninger om godkjenning av en innovativ teknologi skal få virkning for EØS/EFTA-statene, må beslutningene innlemmes i EØS-avtalen.

Gjennomføringen av EØS-komiteens beslutning i norsk rett vil kreve lovendring. Lovendringen behandles som nevnt innledningsvis i Innst. 42 L (2018–2019). Det legges opp til at forordningene det her er snakk om, begge med tilknyttede rettsakter, tas inn i norsk rett i én

forskrift. Samferdselsdepartementet foreslår i proposisjonen en ny bestemmelse § 13 b i vegtrafikkloven kapittel III som vil gi nødvendig forskriftshjemmel til å innlemme ovennevnte forordninger i norsk rett.

EØS-komiteens beslutninger innebærer også overføring av myndighet til EFTAs overvåkingsorgan (ESA) og anses for å være en sak av særlig stor viktighet. Stortingets samtykke til godkjenning av beslutningene er derfor nødvendig i medhold av Grunnloven § 26 annet ledd.

For en detaljert beskrivelse av forordningenes innhold og de to aktuelle beslutningene i EØS-komiteen vises det til kapittel 2, 3 og 4 i proposisjonen. Forholdet til norsk rett og myndighetsoverføring er omtalt i proposisjonens kapittel 4.1 og 4.2.

### Økonomiske og administrative konsekvenser

Rapporteringskravet innebærer at Vegdirektoratet må hente ut tall fra det sentrale motorvognregisteret. Disse tallene må bearbejdes noe før de oversendes til ESA. Siden krav om rapportering ble obligatorisk i EU, har Vegdirektoratet gjennomført tilsvarende rapportering til Kommisjonen via EUs miljøbyrå.

Det norske systemet for registrering av nye kjøretøy er ikke nøyaktig nok til å tilfredsstille forordningenes krav. Det er allerede lagt opp til endringer av dette systemet i forbindelse med utviklingen av en ny versjon av Autosys. Utgiftene vil kunne dekkes innenfor Samferdselsdepartementets budsjett for Statens vegvesen.

Videre beskrives det i proposisjonen at forordningene ikke vil få administrative eller økonomiske konsekvenser av betydning for Norge. Rapporteringen anslås å kreve to til tre dagsverk i Vegdirektoratet pr. år. Utgiftene vil kunne dekkes innenfor gjeldende budsjetttrammer for Statens vegvesen.

Forordningene vil kunne medføre at det vil bli et bredere modellutvalg av lavutslippsbiler som også kommer norske forbrukere til gode. Med et bredere utvalg vil konkurransen øke, og prisene kan bli lavere enn de ellers ville blitt. Økt andel nullutslippskjøretøy vil bidra til at de nasjonale utslippene av CO<sub>2</sub> fra personbiler og lette nyttekjøretøy reduseres.

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

### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Dagfinn Henrik Olsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt

Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til Prop. 91 LS (2017–2018) om endring i vegtrafikkloven knyttet til krav til CO<sub>2</sub>-utslipp.

Denne innstillingen behandler anmodning om samtykke til godkjenning av to beslutninger fra EØS-komiteen, som angir krav om gjennomsnittlig tillatt CO<sub>2</sub>-utslipp fra henholdsvis nye personbiler og varebiler. Utslippskravene retter seg mot bilprodusenter og vil ikke berøre Norge, da det ikke finnes bilprodusenter i landet.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at et målesystem som viser korrekte og reelle utslipp av CO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub> fra biler er viktig for Norge, fordi typegodkjenningstallene danner grunnlaget for innkreving av engangsgift på biler. Det er derfor et viktig system for Norge i arbeidet med å omstille bilparken til nullutslippsbiler og dermed kutte klimagassutslipp fra transportsektoren i tråd med tverrpolitiske mål. Det er også viktig for å sikre rettferdig innkreving av avgifter og for at forbrukerne skal vite hvilket produkt de kjøper. Dette medlem understreker at det er positivt at EU har varslet overgang til WLTP, som er et målesystem som gir mer realistiske mål på utslipp av klimagasser enn det tidligere systemet, NEDC, gjorde. Dette medlem understreker viktigheten av at systemet for testene er reelt uavhengig, og at EU setter inn aktive tiltak for å forhindre manipulering av utslippstester, som det finnes bevis for at VW har gjort, og som det er indikasjoner på at andre bilprodusenter kan ha gjort. Dette medlem viser til at EU-kommisjonen mener å ha funnet bevis for at bilprodusentene kan ha blåst opp de nye WLTP-målingene uten tilsvarende økning av de beregnede NEDC-målingene. Det kan bety at bilprodusentene forsøker å redusere fremtidige utslippskrav. EU-kommisjonen har iverksatt mottiltak mot dette, men dette er, etter dette medlems syn, nok et bevis på at strengere og mer uavhengig regulering trengs på dette området i tiden framover. Dette medlem understreker at regjeringen, i sin dialog med EU, må jobbe aktivt for tiltak som hindrer manipulering og sikrer reell uavhengighet i systemet for typegodkjenningstester, slik at engangsgiften som bilen får når den selges i Norge, reflekterer de reelle utslippene den konkrete bilen har.

### Uttalelse fra utenriks- og forsvarskomiteen

Utenriks- og forsvarskomiteen opplyste i brev av 14. november 2018 at komiteens medlemmer slutter seg til transport- og kommunikasjonskomiteens utkast til innstilling til Prop. 91 LS (2017–2018), og har ingen ytterligere merknader.

## Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen viser til proposisjonen og råder Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

Stortinget samtykker til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 av 16. juni 2017 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 av 16. juni 2017 om endring av vedlegg XX (Miljø) i EØS-avtalen ved innlemmelse av forordning (EF) nr. 443/2009, endret ved forordning (EU) nr. 1014/2010, forordning (EU) nr. 63/

2011, forordning (EU) nr. 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 om fastsettelse av utslippsstandarder for nye personbiler og lette nyttekjøretøy (N1) som del av Unionens integrerte metode for å redusere CO<sub>2</sub>-utslipp fra lette nyttekjøretøy.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 20. november 2018

**Helge Orten**

leder

**Ingalill Olsen**

ordfører

