

KOMMISJONSREKOMMANDASJON (EU) 2017/948

2022/EØS/83/28

av 31. mai 2017

om bruk av verdier for drivstofforbruk og CO₂-utslipp som er typegodkjent og målt i samsvar med den globalt harmoniserte prøvingsprosedyren for lette kjøretøyer (WLTP) når opplysninger gjøres tilgjengelige for forbrukerne i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 1999/94/EF

[meddelt under nummer C(2017) 3525]()*

EUROPAKOMMISJONEN HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsdirektiv 1999/94/EF av 13. desember 1999 om tilgjengeligheten av forbrukeropplysninger om drivstofføkonomi og CO₂-utslipp i forbindelse med markedsføring av nye personbiler⁽¹⁾, særlig artikkel 9 nr. 2 bokstav c), og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) En ny påbudt prøvingsprosedyre for å måle lette nyttekjøretøyers CO₂-utslipp og drivstofforbruk, «World Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP)» fastsatt i kommisjonsforordning (EU) 2017/3521⁽²⁾, vil erstatte den nye europeiske kjøresyklusen (NEDC) som for tiden brukes i henhold til kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008⁽³⁾, men som ikke lenger passer til dagens kjøreforhold og kjøretøyteknologi. WLTP vil medføre strengere prøvingsforhold og mer realistiske verdier for drivstofforbruk og CO₂-utslipp, til nytte for forbrukerne. Kravene til forbrukeropplysninger bør omfatte hvordan det sikres tilgang til disse forbedrede opplysningene, for å sikre at det er mulig å sammenligne opplysningene.
- 2) Direktiv 1999/94/EF har som mål å sikre at opplysninger om drivstofforbruk og CO₂-utslipp for nye personbiler som tilbys for salg eller utleie i Unionen, gjøres tilgjengelige for forbrukerne slik at de kan ta velbegrunnede valg når de kjøper ny bil. Med hensyn til nye personbiler krever det nevnte direktivet at både offisielt drivstofforbruk og offisielle spesifikke CO₂-utslipp, som definert i artikkel 2 nr. 5 og 6 i direktivet, gjøres tilgjengelig for forbrukerne. De verdiene som skal brukes, er de verdiene som er typegodkjent og målt av typegodkjenningmyndigheten i samsvar med bestemmelsene i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007⁽⁴⁾ og forordning (EF) nr. 692/2008, særlig vedlegg XII, og som er oppført i vedlegg VIII til europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF⁽⁵⁾. Disse verdiene skal legges ved EF-typegodkjenningsskjemaet og stå i samsvarssertifikatet.

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 142 av 2.6.2017, s. 100, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 181/2021 av 11. juni 2021 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø), ennå ikke kunngjort.

(1) EUT L 12 av 18.1.2000, s. 16.

(2) Kommisjonsforordning C(2017) 3521 av 1. juni 2017 om utfylling av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkjenning av motorvogner med hensyn til utslipp fra lette person- og nyttekjøretøyer (Euro 5 og Euro 6) og om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer, om endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF, kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008 og kommisjonsforordning (EU) nr. 1230/2012 og om oppheving av kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

(3) Kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008 av 18. juli 2008 om gjennomføring og endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkjenning av motorvogner med hensyn til utslipp fra lette person- og nyttekjøretøyer (Euro 5 og Euro 6), og om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer (EUT L 199 av 28.7.2008, s. 1).

(4) Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007 av 20. juni 2007 om typegodkjenning av motorvogner med hensyn til utslipp fra lette person- og nyttekjøretøyer (Euro 5 og Euro 6) og om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer (EUT L 171 av 29.6.2007, s. 1).

(5) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF av 5. september 2007 om fastsettelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike motorvogner (rammedirektiv) (EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1).

- 3) WLTP skal fases inn og brukes fra 1. september 2017 for nye personbiltyper som beskrevet i del B i vedlegg II til direktiv 2007/46/EF, og deretter for nye personbiler fra 1. september 2018. Restkjøretøyer som definert i artikkel 3 nr. 22 i direktiv 2007/46/EF som er typegodkjent og målt i samsvar med NEDC, kan bringes i omsetning i 12 måneder etter utløpsdatoen for EF-typegodkjenningen, dvs. fram til 31. august 2019. Fra 1. september 2019 skal derfor alle nye personbiler som bringes i omsetning i Unionen, være prøvd i samsvar med WLTP.
- 4) Under innfasingen av WLTP skal EF-typegodkjenningssdokumentet og samsvarssertifikatet inneholde verdier for drivstofforbruk og CO₂-utslipp som er typegodkjent og målt i samsvar med NEDC og/eller WLTP. For personbiler som er typegodkjent i samsvar med WLTP, vil verdiene for drivstofforbruk og CO₂-utslipp i henhold til både WLTP og NEDC bli registrert i samsvarssertifikatet.
- 5) I denne overgangsperioden der WLTP fases inn, er det derfor viktig å presisere hvilke verdier som skal opplyses til forbrukerne i henhold til direktiv 1999/94/EF, for å sikre at forbrukeropplysningene forblir sammenlignbare for alle nye personbiler og i alle medlemsstater.
- 6) Det er svært sannsynlig at verdiene for drivstofforbruk og CO₂-utslipp som måles i samsvar med WLTP, vil være forskjellige fra dem som måles i samsvar med NEDC. WLTP-verdiene vil i mange tilfeller være høyere enn NEDC-verdiene for samme bil. I motsetning til NEDC vil WLTP dessuten gi verdier for spesifikt drivstofforbruk og CO₂-utslipp for hvert enkelt kjøretøy som gjenspeiler de kjøretøyspesifikasjonene og det tilleggsutstyret som påvirker disse verdiene. Dette bør gi forbrukerne mer presise og realistiske opplysninger om hver enkelt ny personbil, eller når det gjelder en gitt bilmodell, om spennvidden i mulige verdier for drivstofforbruk og CO₂-utslipp.
- 7) Ved prøving registreres verdier for drivstofforbruk og CO₂-utslipp for forskjellige faser. For kjøretøyer som er typegodkjent i samsvar med NEDC, angis verdier for «bykjøring» og «landeveiskjøring» samt «blandet kjøring» og «vektet, blandet kjøring». For kjøretøyer som er typegodkjent i samsvar med WLTP, angis verdier for «lav», «middels», «høy» og «ekstra høy» samt «blandet kjøring» og «vektet, blandet kjøring». For å sikre sammenlignbarhet bør minst verdiene for «blandet kjøring» fra den relevante prøvingsmetoden gjøres tilgjengelige for forbrukerne.
- 8) Dersom opplysninger om drivstofforbruk eller CO₂-utslipp angis andre steder enn på etiketter, veiledere, plakater og salgsfremmende dokumentasjon og materiell som kreves i henhold til direktiv 1999/94/EF, og gjøres tilgjengelige for forbrukerne basert på ikke-harmoniserte prøvingsprotokoller innenfor rammen av produsentenes frivillige ordninger, bør det gå klart fram for forbrukerne at slike verdier bygger på ikke-harmoniserte prøvingsprotokoller. Forbrukerne bør gjøres oppmerksomme på at ved sammenligning av drivstofforbruk eller CO₂-utslipp for nye personbiler bør det brukes verdier som er målt og typegodkjent i samsvar med en harmonisert EU-prøvingsprotokoll.
- 9) Ved innarbeiding av direktiv 1999/94/EF har noen medlemsstater valgt å også ta med opplysninger om luftforurensende stoffer på biletikettene, i tillegg til opplysningene om drivstofforbruk og spesifikke CO₂-utslipp. Med innføringen av WLTP og prøvingsmetoden for reelle utslipp under kjøring (RDE – Real Driving Emission) samt de nye kravene om at en høyeste verdi for reelle utslipp under kjøring skal oppgis i samsvarssertifikatet for nye biler⁽⁶⁾, vil opplysninger om luftforurensende stoffer være tilgjengelige fra og med 1. september 2017 for alle nye kjøretøytyper, og fra og med 1. september 2019 for alle nye kjøretøyer. I tråd med Europaparlamentets anbefaling etter undersøkelsen av utslippsmålinger i bilindustrien⁽⁷⁾ bør medlemsstatene vurdere å gjøre slike opplysninger tilgjengelige for forbrukerne for å øke bevisstheten og gjøre det mulig for forbrukerne å ta velbegrunnede valg når de kjøper bil.
- 10) For å sikre at forbrukerne fullt ut forstår konsekvensene av overgangen til WLTP, bør alle berørte parter gjennomføre eller bidra til opplysningskampanjer som forklarer hvordan den nye prøvingsmetoden påvirker verdier for drivstofforbruk og CO₂-utslipp. Disse opplysningskampanjene bør involvere offentlige myndigheter, forbrukerorganisasjoner, miljøorganisasjoner og ikke-statlige organisasjoner, bilorganisasjoner og bilindustrien.

⁽⁶⁾ Kommisjonsforordning (EU) 2016/646 av 20. april 2016 om endring av forordning (EF) nr. 692/2008 med hensyn til utslipp fra lette person- og nyttekjøretøyer (Euro 6) (EUT L 109 av 26.4.2016, s. 1).

⁽⁷⁾ P8_TA(2017)0100.

- 11) Etter samråd med ekspertgruppen for politikkutvikling og gjennomføring av tiltak for å redusere CO₂-utslipp fra veigående kjøretøyer, eksperter fra industrien, forbrukerorganisasjoner og andre ikke-statlige organisasjoner og medlemsstatene anser Kommisjonen det hensiktsmessig å gi anbefalinger om hvordan offisielt drivstofforbruk og offisielle spesifikke CO₂-utslipp for nye personbiler bør uttrykkes med tanke på forbrukeropplysning.
- 12) Det bør vedtas en rekommendasjon for å gi forbrukerne mulighet til å ta velbegrunnede valg og for å fremme en harmonisert anvendelse av direktiv 1999/94/EF i hele Unionen.
- 13) Tiltakene fastsatt i denne rekommendasjonen er i samsvar med uttalelse fra komiteen nedsatt ved artikkel 10 i direktiv 1999/94/EF.

VEDTATT DENNE REKOMMANDASJONEN:

1. Medlemsstatene bør sikre at NEDC-verdiene som registreres i samsvarssertifikatene for nyregistrerte biler, brukes til å informere forbrukerne om offisielt drivstofforbruk og offisielle spesifikke CO₂-utslipp, som definert i artikkel 2 nr. 5 og 6 i direktiv 1999/94/EF, fram til 31. desember 2018, som er dagen før alle nye kjøretøyer som bringes i omsetning i Unionen, skal prøves og typegodkjennes i samsvar med WLTP.
2. Fra 1. januar 2019 bør medlemsstatene sikre at bare WLTP-verdier for drivstofforbruk og CO₂-utslipp brukes til forbrukeropplysning.
3. Medlemsstatene bør sikre at disse verdiene etter 1. januar 2019, når restkjøretøyer fortsatt kan ha bare NEDC-verdier, ledsages av en erklæring om at kjøretøyet er et restkjøretøy, og at verdiene ikke kan sammenlignes med verdier som er basert på WLTP.
4. Medlemsstatene bør sikre at etiketten som er festet til eller vises i nærheten av hver ny personbil på utsalgsstedet, inneholder opplysninger om det aktuelle kjøretøyets offisielle drivstofforbruk og offisielle spesifikke CO₂-utslipp.
5. Medlemsstatene bør sikre at oversikten over drivstofføkonomi og CO₂-utslipp samt plakaten eller bildeskjermen som skal vises på utsalgsstedet, inneholder opplysninger om det aktuelle kjøretøyets offisielle drivstofforbruk og offisielle spesifikke CO₂-utslipp. Dersom en modell omfatter flere varianter og/eller versjoner, skal verdiene som angis, være for det enkeltkjøretøyet i gruppen som har de høyeste verdiene.
6. Medlemsstatene bør sikre at markedsføringsmateriell som inneholder en henvisning til bestemte modeller, versjoner eller varianter av nye personbiler, inneholder opplysninger om det aktuelle kjøretøyets offisielle drivstofforbruk og offisielle spesifikke CO₂-utslipp. Dersom det er angitt flere modeller, bør medlemsstatene sikre at opplysningene omfatter verdier for offisielt drivstofforbruk og offisielle spesifikke CO₂-utslipp for alle kjøretøyene de viser til, eller intervallet mellom de høyeste og laveste verdiene for alle de aktuelle kjøretøyene. For kjøretøyer som er typegodkjent i samsvar med WLTP, bør de høyeste og laveste verdiene tilsvare verdiene for nye personbiler som er tilgjengelige på markedet, slik de er registrert i samsvarssertifikatene.
7. Medlemsstatene bør sikre at markedsføringsmateriell som distribueres elektronisk, og som gjør det mulig for forbrukerne å konfigurere et bestemt kjøretøy, for eksempel nettbaserte bilkonfiguratorer, tydelig viser forbrukerne hvordan ulike typer spesifikt utstyr og valgfritt ekstrautstyr påvirker drivstofforbruket og CO₂-utslippverdiene som er typegodkjent og målt i samsvar med WLTP.
8. Dersom medlemsstatene tillater at WLTP-verdier for drivstofforbruk og CO₂-utslipp gis som tilleggsopplysninger før 1. januar 2019 for å tidligst mulig gi forbrukerne tilgang til verdier for CO₂-utslipp og drivstofforbruk som er mer representative for faktiske kjøreforhold, bør medlemsstatene sikre at tilleggsopplysningene presenteres på en tydelig måte og atskilt fra etiketter, veiledere, plakater og salgsfremmende dokumentasjon og materiell som kreves i henhold til direktiv 1999/94/EF, og at de omfatter følgende opplysninger:

«Fra 1. september 2017 vil visse nye kjøretøyer bli typegodkjent etter «World Harmonized Light Vehicles Test Procedure» (WLTP), som er en ny og mer realistisk prøvingsprosedyre for måling av drivstofforbruk og CO₂-utslipp. Fra 1. september 2018 vil WLTP fullt ut erstatte «New European Drive Cycle» (NEDC), som er den nåværende prøvingsprosedyren. På grunn av mer realistiske prøvingsforhold er drivstofforbruket og CO₂-utslippene som måles etter WLTP, i mange tilfeller høyere enn det som måles etter NEDC.»

9. Medlemsstatene bør sikre at forbrukerne, før de treffer en beslutning om kjøp av bil, er informert om de endringene i verdier for drivstofforbruk og CO₂-utslipp som følger av innføringen av WLTP, og om hvilken betydning disse endringene kan få når bilen skal registreres.
10. Medlemsstatene bør sikre at verdiene for offisielt drivstofforbruk og offisielle spesifikke CO₂-utslipp minst omfatter verdiene for «blandet kjøring» målt i samsvar med den relevante prøvingsprosedyren.
11. Dersom forbrukere gis opplysninger om drivstofforbruk eller CO₂-utslipp basert på ikke-harmoniserte prøvingsprotokoller innenfor rammen av produsentenes frivillige ordninger, andre steder enn på etiketter, veiledere, plakater og salgsfremmende dokumentasjon og materiell som kreves i henhold til direktiv 1999/94/EF, bør medlemsstatene sikre at disse opplysningene omfatter følgende:

«De angitte verdiene for drivstofforbruk eller CO₂-utslipp er basert på ikke-harmoniserte prøvingsprotokoller. De er bare til orientering. For å sammenligne verdiene for drivstofforbruk eller CO₂-utslipp for nye personbiler basert på en harmonisert EU-prøvingsprotokoll bør verdier for offisielt drivstofforbruk og offisielle spesifikke CO₂-utslipp brukes [sett inn lenke til der disse verdiene er tilgjengelige].»
12. Medlemsstatene bør vurdere å også ta med informasjon om den høyeste verdien for luftforurensende stoffer ved faktisk kjøring som er angitt i hvert kjøretøys samsvarssertifikat, på etiketten som er festet til eller vises i nærheten av hver ny personbil på utsalgstedet.
13. Medlemsstatene bør sikre at det iverksettes egnede opplysningskampanjer for å forklare innføringen av WLTP for forbrukerne og hvordan den påvirker verdiene for drivstofforbruk og CO₂-utslipp, særlig økningen i disse verdiene sammenlignet med verdiene som stammer fra NEDC, og betydningen av verdiene fra forskjellige prøvingsfaser.
14. Denne rekommandasjonen er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel 31. mai 2017.

For Kommisjonen

Miguel ARIAS CAÑETE

Medlem av Kommisjonen
