



Statens vegvesen

Høringsoppsummering

Forslag til endringsforskrift til forskrift om energimerking mv. av nye personbiler

Statens vegvesen
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
12. september 2022
Ref:22/81060

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Statens vegvesen sendte den 9 mai 2022 på offentlig høring forslag til endringsforskrift til forskrift om energimerking mv. av nye personbiler.

Bakgrunnen for høringen er at Europakommisjonen i Henstilling (EU) 2017/948 har anmodet om at drivstofforbruk og CO₂-utslipp som opplyses til forbrukerne på salgssted for nye personbiler (energimerke mv.) fra 1. januar 2019 fullt ut baseres på ny prøveprosedyre kalt Worldwide harmonized Light vehicles Test procedure (WLTP). Prosedyren erstatter New European Test Cycle (NEDC).

Kommisjonen har videre anmodet medlemsstatene om å overveie å gjøre opplysninger om NO_x-utslipp tilgjengelige på energimerket som vises ved hvert kjøretøy. Dette for å gjøre forbrukerne ytterligere i stand til å gjøre informerte valg når de kjøper bil.

Kommisjonshenstilling (EU) 2017/948 er vurdert EØS-relevant og akseptabel, og ble ved EØS-komitebeslutning 11. juni 2021 innlemmet i EØS-avtalen.

Det foreslås i tillegg at klageinstans for ilagt overtredelsesgebyr ikke lenger skal være tingrettene, men at alt av forvaltingsklager – uavhengig av om det er snakk om klage på ilagt overtredelsesgebyr eller klage på pålegg – skal behandles av Vegdirektoratet.

Høringsfristen ble satt til 9. august 2022.

1.2 Høringen

Høringen ble sendt til 67 instanser og gjort tilgjengelig for offentligheten på www.vegvesen.no. Vi har mottatt til sammen 12 svar på høringen.

Ingen merknader

Justis- og beredskapsdepartementet

Landbruks- og matdepartementet

Forsvarsdepartementet

Nordland fylkeskommune.

Merknader

Følgende høringsinstanser har avgitt uttalelse med merknader endringsforskriften.

Barne- og familiedepartementet

NHO-Transport

Norges Trafikkskoleforbund
Bilimportørenes Landsforening
Kongelig Norsk Automobilklub
Norges Bilbransjeforbund
Norsk Elbilforening
Norges Lastebileierforbund
Sysselmesteren på Svalbard.

2 Høringsinstansenes merknader til forslaget til endringsforskrift til forskrift om energimerking mv. av nye personbiler og Statens vegvesens vurdering av disse

2.1 Generelt

Statens vegvesen presenterer i det følgende en kortversjon av forslaget til endringsforskrift til forskrift om energimerking mv. av nye personbiler, høringsinstansens merknader til endringer, vår vurdering av merknadene og endelig ordlyd slik den vil bli vedtatt.

En fullstendig og endelig versjon av endringsforskriften, slik denne blir vedtatt, følger av vedlegget *Endringsforskrift til forskrift om energimerking mv. av nye personbiler*.

2.2 Om forskriftens stedlige virkeområde

Sysselmesteren på Svalbard uttaler at forholdet til Svalbard ikke er omtalt i utredningen, og det fremgår derfor ikke hvilken status mv. lovverket er ment å ha på Svalbard. Det uttales videre at spørsmålet om dette må rettes til eier av forbrukermerkeloven. Videre at dersom hjemmelsloven gjelder for Svalbard, vil også dekkmerkeforskriften gjelde på Svalbard med mindre noe annet fremgår.

Statens vegvesen bemerker at det går frem av forbrukermerkeloven § 2 at «Loven omfatter varer som omsettes ved salg eller leie eller er beregnet på slik omsetning her i landet». Siden bare norsk privatrett, strafferett og lovgivningen om rettspleien gjelder for Svalbard når ikke annet er fastsatt, jf. Svalbardloven § 2, legger vi til grunn at forbrukermerkeloven ikke gjelder for Svalbard. Offentligrettslig lovgivning gjelder – slik vi forstår det – bare i den utstrekning det er særskilt fastsatt. Vi har etter dette lagt til grunn at forbrukermerkeloven og følgelig forskrifter gitt med hjemmel i forbrukermerkeloven, ikke gjelder for Svalbard.

Spørsmålet om forbrukermerkelovens gyldighet på Svalbard er forelagt Barne- og familiedepartementet som i brev datert 25. august 2022 bekrefter at Statens vegvesens forståelse av forbrukermerkelovens rekkevidde hva gjelder Svalbard, er riktig.

Forslag til endringer i forskriften

Til § 1. § 1. Virkeområde m.m.

Forslag til ordlyd

Forskriften § 1 ble foreslått endret slik (endringer markert med kursiv skrift):

§ 1. Virkeområde og definisjoner

Forskriften omfatter forbrukerinformasjon om drivstofforbruk, CO₂- og NO_x-utslipp i forbindelse med markedsføring av nye personbiler.

Med salgsfremmende dokumentasjon forstås i denne forskrift *dokumentasjon i trykt eller elektronisk form* som benyttes til markedsføring, reklame og salgsfremmende virksomhet for kjøretøyer overfor offentligheten. Dette omfatter som et minimum tekniske håndbøker, brosjyrer, *plakater*, reklame i aviser, blader, fagpresse og på *internett*.

Med nye personbiler forstås i denne forskrift biler som er innrettet for å benyttes til befordring av maksimalt 9 personer inkludert føreren (M1), og som tidligere ikke har vært registrert i Norge eller utlandet.

Med utsalgssted menes i denne forskrift ethvert sted hvor personbiler er utstilt eller tilbys for salg eller leasing. Messer hvor personbiler vises frem for offentligheten er omfattet av denne definisjonen.

Med fjernsalg menes i denne forskrift tilbud om salg eller leasing, blant annet via postordre, katalog, internett eller pr. telefon, hvor forbrukeren ikke gis anledning til å se kjøretøyet utstilt.

Nærmere om forslaget til endring:

I første ledd foreslås det å innta at forskriftens virkeområde utvides til å også omfatte forbrukerinformasjon om NO_x-utslipp.

Andre ledd foreslås justert slik at det tydeligere fremkommer at salgsfremmende dokumentasjon både omfatter dokumentasjon i trykt og elektronisk form.

Det foreslås et nytt femte ledd med definisjon av fjernsalg. Definisjonen samsvarer i all hovedsak med definisjonen av fjernsalg i art. 3 nr. 11 i forordning (EU) 2020/740 (ny dekkmerkeforordning).

Merknader

Barne- og familiedepartementet skriver i sin uttalelse at forslaget til nytt siste ledd om fjernsalg, synes å gjelde markedsføring der kjøper og selger ikke befinner seg samme fysiske sted. Begrepet «fjernsalg» er definert i angrepsloven § 5 bokstav b, og gjelder noe annet enn foreslått definisjon her. De foreslår at uttrykket fjernsalg utgår, og at det isteden tydeliggjøres at markedsføringen som omtales i første ledd gjelder enhver form for

markedsføring. Videre at uttrykket «fjernsalg» bør utgå også i forslag til § 2 første ledd og § 7 første ledd.

Departementet reiser også spørsmål ved om «utsalgssted» definert i forskriften § 1 fjerde ledd også omfatter internett, altså utsalgssteder som ikke er fysiske. Uklarheten reiser spørsmål om merkeplikt for dem som markedsfører nullutslippsbiler på internett, jf. forslaget til § 2 siste ledd.

Konklusjon

Kravene til og energimerking mv av nye personbiler og oppfølgingen av disse inngår som et element i Statens vegvesens markedstilsyn. Vi har bl.a. på denne bakgrunn valgt å nytte samme definisjon av fjernsalg som er gjort gjeldende i øvrige deler av den offentligrettslige reguleringen av markedstilsyn, jf. bl.a. art. 3 nr. 11 i forordning (EU) 2020/740 som er foreslått gjort gjeldende i endringsforskrift til dekkmerkeforskriften. Merknaden vedr. definisjonen av «fjernsalg» tas derfor ikke til følge.

Når det gjelder spørsmålet ved om «utsalgssted» definert i forskriften § 1 fjerde ledd også omfatter internett, er vi av den oppfatning at uttrykket «tilbys for salg eller leasing» også inkluderer tilbud via internett. Vi er imidlertid enig i dette ikke kommer klart nok frem og endrer fjerde ledd slik:

«Med utsalgssted menes i denne forskrift ethvert sted hvor personbiler er utstilt eller tilbys for salg eller leasing. Messer hvor personbiler vises frem for offentligheten og fjernsalg er omfattet av denne definisjonen».

Til 2. Forhandleres og fabrikanter forpliktelser

Forslag til ordlyd

Forskriften § 2 ble foreslått endret slik (endringer markert med kursiv skrift):

§ 2. Forhandleres og fabrikanter forpliktelser

Enhver som utstiller nye personbiler på et utsalgssted, skal før utstilling anbringe et energimerke i henhold til [§ 3](#) klart synlig på eller i nærheten av hver enkelt bil. *For personbiler som tilbys for salg eller leasing via fjernsalg, skal utstiller sikre at energimerket vises tett ved prisangivelsen.* Nye personbiler må ikke forsynes med andre etiketter, symboler eller inskripsjoner enn det i [§ 3](#) nevnte energimerke dersom disse kan virke villedende eller misvisende.

Enhver som utstiller personbiler på et utsalgssted skal vederlagsfritt gi tilgang til den i [§ 6](#) nevnte oversikt over drivstofforbruk, *CO₂- og NO_x-utslipp* til forbrukere som ber om det.

Enhver som stiller ut nye personbiler på et utsalgssted, skal på lett synlig sted sette opp en plakat eller et display for hvert enkelt bilmerke i overensstemmelse med [§ 4](#).

Fabrikanten eller *importør* skal stille nødvendige opplysninger til rådighet for forhandleren slik at denne kan utføre sine plikter i henhold til denne forskrift.

Pliktene etter første ledd gjelder ikke for utstilte nullutslippsbiler. Pliktene etter andre og tredje ledd gjelder ikke for utsalgssted som bare utstiller nullutslippsbiler.

Nærmere om forslaget til endring:

Stadig flere leverandører/distributører tilbyr kjøp av personbiler gjennom sine hjemmesider på internett. For å sikre at også personbiler som selges eller tilbys til salg på internett eller ved annet fjernsalg oppfyller kravene om energimerking i henhold til § 3, foreslås det å innta dette i nytt annet punktum i første ledd.

På bakgrunn av den teknologiske utviklingen som har vært i de 20 årene siden direktivene trådte i kraft, anser Statens vegvesen at det vil være innenfor handlingsrommet og i tråd med formålet med direktivet, at også fjernsalg av nye personbiler må oppfylle kravene til energimerking. Det vises for øvrig til at ny forordning (EU) 2020/740 (ny dekkmerkeforordning) har bestemmelser med krav om merking av dekk ved fjernsalg. De to forskriftene vil dermed samsvare vedrørende krav om merking ved fjernsalg.

Andre ledd foreslås justert slik at det fremkommer tydelig at oversikten over nye personbilers utslipp av avgasser – i tillegg til drivstofftype og drivstofforbruk – skal angi både CO₂- og NO_x-utslipp. Det vises ellers til kommentarene til § 4.

Fjerde ledd foreslås presisert slik at uttrykket «dennes representant» erstattes med uttrykket «importør».

Unntak for nullutslippsbiler (forslaget til nytt femte ledd):

Slik gjeldende forskrift har blitt tolket og praktisert, er også utstilling av nullutslippsbiler (helelektriske og hydrogendrevne, nye personbiler) omfattet av bestemmelsene om merking mv.

Det likevel et spørsmål om det er rimelig og hensiktsmessig å kreve energimerke mv. for nullutslippsbiler. De bruker ikke fossilt drivstoff og har derfor ikke direkte utslipp av CO₂ eller NO_x. Kjernen i direktivet er å at det skal opplyses om slike utslipp slik at de som kjøper nybil som nytter fossilt drivstoff skal kunne gjøre informerte valg med tanke på å redusere utslippene av slike gasser.

Slik vi vurderer det, gir direktivet som forskriften bygger på tilstrekkelig handlingsrom for å unnta nullutslippsbilene fra kravene om merking mv. Dette både sett på bakgrunn av hva som er formålet med merkeordningen mv, men også fordi direktivet i flere av artiklene viser til andre regelsett som utelukkende regulerer prøving av bensin- og dieselmotorer. Det skal i denne sammenheng opplyses at bl.a. Danmark har gjort unntak fra merkeplikten hva gjelder plug-in hybridbiler, elbiler eller biler som bruker gass som drivmiddel.

Det foreslås at nullutslippsbiler unntas fra kravet om energimerke slik dette er regulert i forskriften § 2 første ledd. Unntaket for nullutslippsbiler foreslås gjort uavhengig av om det i ett og samme utstillingslokale både utstilles nye personbiler som nytter fossilt drivstoff og nullutslippsbiler. Unntakene etter forskriften § 2 andre og tredje ledd er imidlertid avgrenset til utsalgssted som utelukkende utstiller nullutslippsbiler.

Det har vært vurdert om man nasjonalt kunne innføre et krav om en alternativ, avgrenset merkeordning mv. for nullutslippsbiler det det angis kwh/100 km. Dette for å kunne sammenligne energiforbruket mellom ulike elbilmerker og -typer. Det vises i denne sammenheng til at det i det frivillige energimerket som Norges Bilbransjeforbund har gjort tilgjengelig, er åpnet for å oppgi dette. Vi har imidlertid – bl.a. på bakgrunn av hva som er formålet med direktivet som forskriften utledes fra – ikke funnet det hensiktsmessig i alle fall i denne omgang å foreslå et slikt krav. Vi ba likevel om høringsinstansenes syn på en slik løsning.

Som det vil fremgå av forslaget til nytt femte ledd er unntakene avgrenset til rene nullutslippsbiler. Slik vi vurderer det, bør «lavutslippsbiler», som plug-in hybridbiler, være omfattet av merkeordningen mv. all den tid de også bruker fossilt brensel og dette oppgis bl.a. i «Nybilvelger».

Vi har i vårt forslag til nytt femte ledd nyttet uttrykket nullutslippsbiler; i praksis helelektriske biler eller hydrogenbiler. Vi ba om høringsinstansenes syn på begrepsbruken; og om det bør gis en nærmere legaldefinisjon.

Merknader

Barne- og familiedepartementet uttaler at det er uheldig at det i forslaget til § 2 siste ledd, omtales plikt for «utsalgssted». De antar at man mener utstiller eller annet rettssubjekt. Den samme problemstilling fremgår også av forskriften § 9 om overtredelsesgebyr. Der fremgår det at Statens vegvesen kan ilegge *utsalgsstedet* et overtredelsesgebyr. Det kan bli problematisk å fastsette hvem som skal ilegges slikt gebyr. I forslaget til § 7 andre ledd fremgår det imidlertid at det er utstiller som pålegges plikt (til å gi tilgang til lokaler).

NHO Transport har ingen innsigelser til de foreslåtte endringer i forskrift om energimerking mv. av nye personbiler. De mener imidlertid at det bør innføres krav om merking av energiforbruk for nullutslippsbiler. De viser til at det er store forskjeller i energieffektiviteten blant ulike nullutslippsbiler, og at det derfor er viktig at forbrukerne gjøres i stand til å ta informerte valg når de kjøper bil uavhengig av dens energikilde. Videre ber de Statens vegvesen vurdere om det også bør stilles krav til energimerking knyttet til produksjonen av nye personbiler. Det er store forskjeller i energi som kreves for å produsere ulike personbiler. En energimerking av selve produksjonen og tilvirkningen vil etter deres oppfatning gjøre forbrukerne i bedre stand til å ta informerte og bærekraftige valg ved kjøp av ny personbil.

Kongelig Norsk Automobilklub mener det ikke bør innføres unntak fra reglene om energimerking for nullutslippsbiler. De uttaler at «nullutslipp» også er en god informasjon for bilkjøperen. Dessuten vil det være et behov for merking om forskriften utvides til andre energi- og miljøeffekter enn fossilt drivstofforbruk og CO₂-utslipp.

Når det gjelder NO_x-utslipp uttales det at dette ikke omhandles spesielt i kommisjons-henstillingen, og som det pekes på i høringen er ikke angivelse av NO_x et reelt mål for utslipp. Det er store variasjoner i slike utslipp avhengig av kjørestil, vær- og temperaturforhold. Særlig i land som vårt med store temperaturvariasjoner, vil NO_x-merking lett kunne være mer villedende enn veiledende. KNA kan heller ikke se at Vegdirektoratet har

foretatt noen nærmere vurderinger av disse forholdene. KNA mener det er lite veiledning for bilkjøperen i at det oppgis NO_x-utslipp. Da må det i tilfelle gis utvidet informasjon om hva det innebærer. Om ikke bør merkingen ikke omfatte NO_x-utslipp.

Norges Trafikkskoleforbund uttaler at forslaget om å også tilføre informasjon om NO_x-verdier på energimerket, og i tillegg at all informasjon om forbruks- og utslippsverdier angis etter WLTP-standard, vil kunne være med på å gjøre sluttbrukeren enda mer bevisst på sitt valg av kjøretøy. Endringsforslaget i § 2, fjerde ledd, hvor det foreslås å bytte uttrykket «dennes representant» med uttrykket «importør» sees på som noe mer tydeliggjørende.

Norges Trafikkskoleforbund er enig i at unntakene i forslaget til nytt femte ledd, skal avgrenses til nullutslippsbiler. Slik de vurderer det, bør «lavutslippsbiler», som plug-in hybridbiler, være omfattet av merkeordningen all den tid de også bruker fossilt brensel. De mener også at uttrykket nullutslipps-kjøretøy er tydelig nok, og de har heller ingen merknader til forslaget om utover at denne ikke må være misvisende eller villedende. Når det gjelder spørsmålet om å innføre et krav om en alternativ, avgrenset merkeordning for nullutslippsbiler der det angis kwh/100 kilometer, mener de at dette kan gjøre valget for sluttbrukeren enda lettere. Dette gjennom å kunne sammenligne energiforbruket mellom ulike elbilmerke- og typer. Det vises i denne sammenheng til at det i det frivillige energimerket som Norges Bilbransjeforbund har gjort tilgjengelig, er åpnet for å oppgi dette.

Bilimportørenes landsforbund er positiv til at det gis nasjonalt unntak for nullutslippsbiler vedr. energimerke og unntak for øvrige reguleringer for virksomheter som bare utstiller nullutslippsbiler. Krav om at alt av forbruks- og utslippsverdier angis etter WLTP-standard er en selvfølge. Krav om å oppgi NO_x-verdier (i tillegg til drivstofforbruk og CO₂-utslipp) på energimerke er uproblematisk, da de allerede har dette, etter ønske fra Samferdselsdepartementet i sin tid.

Norges Bilbransjeforbund utaler innledningsvis at de er positive til de endringene som foreslås i høringsdokumentene. NBF støtter forslaget om å unnta nullutslippsbiler fra kravet om energimerking. De deler også høringsnotatets syn på "lavutslippsbiler" (plug-in hybrider) om at disse fortsatt omfattes av merkeordningen og mener at begrepet nullutslippsbiler er et godt og lettforståelig begrep og støtter denne begrepsbruken.

Norsk elbilforening uttaler på generell basis at de støtter forslagene til endring av energimerking mv. av nye personbiler, men mener at forslagene kan styrkes og gir også konkrete innspill til slik styrking.

De er ikke enig i forslaget om at nullutslippsbiler bør unntas kravet om energimerking. Foreningen uttaler videre at når formålet med forskriften er «å påvirke forbrukernes valg i retning biler som bruker mindre drivstoff», mener foreningen at forbrukeren som minimum burde bli opplyst rent faktiske tall for CO₂-utslipp og NO_x-utslipp, via merkeordning hos forhandler og via «Nybilvelgeren» på www.vegvesen.no. Når en går inn på «Nybilvelgeren» i dag står det bare «ingen data» for nullutslippsbiler for CO₂-utslipp og NO_x-utslipp. Dette bør endres til «0» for alle biler uten utslipp.

Foreningen mener at det ikke er tilstrekkelig med den frivillige energimerkingen som Norges Bilbransjeforbund har i dag og anbefaler at det innføres en egen norsk nasjonal obligatorisk energimerking for nullutslippsbiler. En slik merking kan – slik elbilforeningen vurderer det – bakes inn i den øvrige regulering som forhandlere og fabrikanter underlegges i § 2.

Forhandlers og fabrikantenes forpliktelser. Videre bør det også innføres krav om opplysning fra forhandler omkring energiforbruk og batteristørrelse (brutto og netto) i § 3. og § 5.

Foreningen viser for øvrig til at kunnskap og innsikt omkring elbilens energiforbruk og batteristørrelse er viktige parametre når en skal velge en bil. Norsk elbilforening mener at det burde være pålagt å opplyse elbilens energiforbruk og batteristørrelse (brutto og netto). For en vanlig forbruker har det stor betydning at han/hun blir tilstrekkelig opplyst hos forhandler om forskjeller på energiforbruk og batteristørrelser mellom ulike elbil-modeller og merker. Videre at informasjonen omkring ladehastighet er mangelfull. Statens vegvesen bør derfor vurdere om det er praktisk mulig i dag å pålegge og informere om standardisert informasjon om ladehastighet. Om ikke dette er mulig, bør Statens vegvesen sørge for at dette blir en del av WLTP-standarden.

Elbilforeningen viser også til innledningen i vedlegg 1 til høringen hvor det står: «*Formålet med bestemmelsene i forskriften er å gi relevant og sammenlignbar forbrukerinformasjon om spesifikke drivstofforbruk og CO₂-utslipp i forbindelse med markedsføring av nye personbiler, med sikte på å påvirke forbrukernes valg i retning biler som bruker mindre drivstoff og dermed redusere utslippet av klimagasser.*» Foreningen mener at for i høyere grad å etterleve dette formålet, vil det være hensiktsmessig at forbrukeren kan se tall for bilens energiforbruk (i kWt) også når han/hun vurderer en fossilbil. På den måte vil forbrukeren kunne sammenligne tall i energiforbruk (i kWt) mellom en fossildrevet bil og en elbil i forbindelse med forslått § 2 nytt femte ledd mener foreningen at lavutslippsbiler, som ladbare hybridbiler, må bli omfattet av merkeordningen. En ladbar hybridbil (PHEV) går på fossilt drivstoff (og slike nye biler skal fases ut i nybilsalget innen 2025). Fra et forbrukerperspektiv er det viktig at det blir opplyst om ladbare hybridbilers utslippstall og energiforbruk. Forskning har vist at noen av de mest solgte ladbare hybridene på det europeiske markedet slipper ut 28–89 prosent mer CO₂ enn WLTP-tallene tilsier. Ladbare hybridbiler bør derfor ikke unntas krav om merking. Norsk elbilforening støtter at begrepet nullutslippsbiler benyttes om helelektriske biler og hydrogenbiler i nytt femte ledd. Når det gjelder forslaget om krav om at forbruks- og utslippsverdier angis etter WLTP-standarden, mener de at det er i forbrukernes interesse å kjenne WLTP-tallene, men også den reelle rekkevidden til bilen. For norske kjøreforhold, værforhold og terreng opplever vi i dag at det kan være en stor forskjell mellom de oppgitte WLTP-tallene faktisk rekkevidde- og forbrukstallene. Dagens WLTP bør suppleres med en egen syklus for kjøring og lading under vinterforhold. Dette bør norske myndigheter jobbe for at inkluderes i WLTP. Dette vil gi forbrukerne god og nødvendig informasjon før kjøp av elbil.

Konklusjon

Barne- og familiedepartementets merknad ivaretas – slik vi vurderer det – fullt ut gjennom vedtakelsen av endret definisjon av utsalgssted, se for øvrig kommentarene til forskriften § 1. Vi ser derfor ikke behov for å foreta endringer i siste ledd i § 2 eller øvrige bestemmelser som foreslått fra departementet.

Kongelig Norsk Automobilklub sin påstand om at NO_x-utslipp ikke omtales spesielt i kommisjonshenstillingen er feil. Det vises i denne sammenheng til fortalen pkt. 9 og vedtatt henstilling pkt. 12 (omtalen av luftforurensende stoffer). Innvendingene KNA for øvrig har mot angivelse av NO_x-utslipp ivaretas for øvrig av forslaget til forklarende tekst på energimerket. Det viktigste er uansett at angivelsen av NO_x-verdier gir mulighet til sammenligning mellom bilmerker, -modeller og -typer.

Slik Statens vegvesen vurderer det, er høringsinstansene ellers i all hovedsak enige i forslagene til endringer i forskriften § 2. Det er imidlertid ulike syn på i hvilken grad nullutslippsbiler og rene «nullutslippsbilforhandlere» skal unntas fra merkekrav og øvrige forpliktelser, jf. forslaget til § 2 femte ledd. Det samme gjelder spørsmålet om innføring av en alternativ, nasjonalt regulert merkeordning for nullutslippsbiler.

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørens Landsforbund – begge sentrale representanter for bilbransjen – støtter forslaget til unntak. Det samme gjør Norges Trafikskoleforbund selv om

de også er positive til å få vurdert en alternativ, nasjonalt regulert merkeordning for nullutslippsbiler.

Norsk elbilforening er den av høringsinstansene som klarest gir uttrykk for at de er uenige i det foreslåtte unntaket. De er også den av høringspartene som går lengst i å foreslå hvilke parametre som bør inngå i en alternativ, nasjonalt regulert merkeordning for elbiler. I tillegg til Norges elbilforening er også Kongelig norsk automobilklub, og langt på vei også NHO-transport, uenig i forslaget om å unnta nullutslippsbiler og rene «nullutslippsbilforhandlere» fra merkekrav og øvrige forpliktelser.

Statens vegvesen er fortsatt av den oppfatning at gjeldende, pliktige merkeordning er lite hensiktsmessig anvendt på nullutslippsbiler. De bruker ikke fossilt drivstoff og har derfor ikke direkte utslipp av CO₂ eller NO_x. Kjernen i direktivet, som jo forskriften gjennomfører i norsk rett, er å gjøre forbrukeren i stand til å kunne gjøre informerte valg med tanke på å redusere utslippene av slike gasser.

Dagens kjøpere av nullutslippsbiler gjør – slik vi vurderer det – allerede ved å velge nullutslippsbil fremfor bil med fossilt drivstoff bevisste og informerte valg uavhengig av dagens merkeordning. De har allerede den nødvendige kunnskapen om nullutslippsbilenes fortrinn sett opp mot biler med fossilt drivstoff. Det potensielle kjøpere av nullutslippsbiler eventuelt trenger informasjon om for å kunne gjøre informerte valg mellom de ulike nullutslippsbilene og –typene er i stedet parametre som forslått av Norges elbilforening. Vi er imidlertid også av den oppfatning av at potensielle nybilkjøpere allerede har fokus på enkelte av disse parameterne (i det minste rekke rekkevidde og ladehastighet).

Vi er etter dette kommet til at vi opprettholder vårt forslag til nytt femte ledd. Forskriften § 2 vedtas i sin helhet som foreslått.

Spørsmålet om en alternativ, nasjonal merkeordning for nullutslippsbiler vil bli vurdert i en ny fremtidig høring. En slik høring vil bli gjennomført og sett i sammenheng med regjeringens mål om at personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy (elbiler og hydrogenbiler) fra 2025. Spørsmålet om en slik merkeordning må også sees i sammenheng med hva som måtte komme av EØS-rettsakter på området. Sentrale interesseparter/høringsinstanser vil bli invitert til oppstartsmøte i forkant av arbeidet med ny, fremtidig høring.

Vi gjør for ordens skyld oppmerksom på at det – uavhengig av fritaket for merking slik det nå fremgår av femte ledd i forskriften § 2 – ikke er noe til hinder for at bransjen på frivillig basis fortsetter å nytte energimerket utviklet av bransjen i samarbeid med Statens vegvesen også for nullutslippsbiler. Det er heller ikke noe til hinder for på frivillig basis å ta i bruk en frivillig, alternativ merkeordning slik dette bl.a. skisseres av Norsk elbilforening. Slik forskriften reguleres nå er det imidlertid ikke lenger grunnlag for forvaltningsreaksjoner eller ileggelse av overtredelsesgebyr for manglende merking av nullutslippsbiler og øvrige plikter for rene «nullutslippsbilforhandlere».

Til § 3. Energimerke

Forslag til ordlyd

Forskriften § 3 ble foreslått endret slik (endringer markert med kursiv skrift):

§ 3. Energimerke

Energimerke med informasjon om nye personbilers drivstofforbruk mv. skal inneholde informasjon og utformes som spesifisert i denne forskrift, jf. art. 3 i direktiv [1999/94/EF](#), som endret ved direktiv [2003/73/EF](#) og anbefalt i *kommisjonshenstilling (EU) 2017/984*. På *utsalgssted* skal merket ha størrelse 297 mm x 210 mm (A4-format) og plasseres stående. På digitale plattformer skal energimerket være av en slik størrelse at det er klart synlig og lett leselig. Merket skal inneholde følgende informasjon under hverandre og i nevnte rekkefølge:

- en henvisning til modell og drivstofftype for den personbil merkingen er knyttet til og hvor EØF-typegodkjente personbilers angivelse av modell, type og/eller variant skal samsvare med det som er angitt i typegodkjenningen,
- den numeriske verdi for det spesifikke CO₂ -utslipp avrundet til nærmeste hele tall i gram pr. kilometer (g/km), *den numeriske verdien for NO_x-utslipp avrundet til nærmeste hele tall i milligram pr. km (mg/km)*, den numeriske verdien for drivstofforbruket i liter pr. 100 kilometer (l/100 km) med en desimal, og
- tekstene «En oversikt over drivstofføkonomi og CO₂, NO_x-utslipp med data om samtlige nye personbiler fins tilgjengelig på www.vegvesen.no (Nybilvelgeren). Tilgang til oversikten fås gratis på alle utsalgssteder.» og «Et kjøretøys drivstofforbruk og CO₂ -utslipp bestemmes ikke bare av dets energieffektivitet, men også av kjørestil og andre ikke-tekniske faktorer. CO₂ er den viktigste drivhusgassen som er ansvarlig for den globale oppvarmingen. *Oppgitt NO_x-utslipp representerer ikke reelle utslipp da disse vil påvirkes av ulike faktorer, eksempelvis kjørestil og temperatur. Dette gjelder spesielt for dieselmotorer. NO_x påvirker lokal luftkvalitet og har en negativ effekt på helsen.*»

Drivstofforbruk, CO₂ - og NO_x-utslipp fastsettes i overensstemmelse med *prøveprosedyre «Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure» (WLTP) fastsatt i kommisjonsforordning (EU) 2017/1151 og som angitt i kjøretøyets samsvarssertifikat.*

Nærmere om forslaget til endring

Første ledd i § 3 foreslås endret slik at det fremgår at energimerket også skal kunne vises på digitale plattformer. Det siktes da først og fremst til salg over internett, men også bruk av slike løsninger til energimerket som skal plasseres på eller i nærheten av hver enkelt bil. Energimerket skal i så fall være av en slik størrelse at det er klart synlig og lett leselig.

Det ble presisert i høringsnotatet at eventuelle digitale løsninger til energimerket som skal plasseres på eller i nærheten av hver enkelt utstilte bil alltid skal være synlig for forbrukeren som besøker salgslokalet. Det tillates m.a.o. ikke løsninger der informasjonen i energimerket rulleres og erstattes med annen informasjon. Kravet i § 2 første ledd om plassering av et energimerke ved eller i nærheten av hver enkelt bil – sammen med kravet om at forbrukerne skal ha vederlagsfri tilgang på Nybilvelger, jf. § 2 andre ledd – er etter vår vurdering de

viktigste kravene for å oppfylle formål og krav i direktiv 1999/94/EF med senere endringer (muligheten til å gjøre informerte valg) .

Første ledd foreslås videre endret slik at det fremgår tydelig at informasjonen i energimerket skal tilpasses det som anbefales i kommisjonshenstilling (EU) 2017/984.

Merknader

Norges Bilbransjeforbund uttaler at det er positivt at det legges opp til mulighet for digital visning av energimerket i salgshallen plassert i umiddelbar nærhet til hver enkelt bil. Fra NBFs side vil det imidlertid være ønskelig at den aktuelle skjermen plassert ved bilen også kan benyttes f.eks. til prisopplysninger, med en rulling der begge budskapene gis lik tidsintervall. Dette vil bidra til forenkling og god forbrukeropplysning, der man forholder seg til en og samme skjerm for alle opplysninger om det aktuelle kjøretøyet. Dette for å gi tydeligere og enklere informasjon til forbrukeren og effektiviserende og kostnadsbesparende for bilforhandleren.

Bilimportørens Landsforening foreslår/fremmer et ønske om å lage en info-plakat hvor det informeres om miljøplakat og legger til en QR-kode, slik at kunder (og selgere) kan skanne koden og laste ned miljøplakaten til sin telefon/tablet. En av flere fordeler er da at kunden har med seg plakaten også når hun/han forlater salgslokalet, og det er heller ikke bærekraftig å ha så store plakater som må skiftes ofte.

Konklusjon

Statens vegvesen fastholder sitt standpunkt om at ikke å fravike kravet om at energimerket med form og innhold som regulert i direktivet skal plasseres ved eller i nærheten av hver enkelt bil. Forslaget Bilimportørenes Landsforening fremmer vil være i strid med dette og kan derfor ikke aksepteres.

Slik vi vurderer det, vil også Norges Bilbransjeforbunds forlag om «rullerende visning» komme i strid med kravet i forskriften § 2 første ledd. Vi ser imidlertid at en ordning hvor både miljøinformasjon og prisinformasjon er å finne på en og samme digitale skjerm har sine klare fordeler både for forbrukerne og bilforhandlerne. En akseptabel løsning kan derfor være at den digitale skjermen med energimerket plassert ved hver enkelt bil gir mulighet for å kunne søke frem prisopplysninger mv. dersom forbrukeren ønsker dette. Dette under forutsetning at skjermen – etter slikt søk – automatisk tilbakestilles til sin primære funksjon som energimerke (uavhengig av aktiv handling fra forbrukeren eller selger).

Forslaget om info-plakat med QR-kode vil bli vurdert nærmere i samarbeid med bransjeorganisasjonene.

Forslaget til § 3 i forskriften vedtas som foreslått.

Til § 4. Plakat/Elektronisk skjerm

1.1.1 Forslag til ordlyd

Forskriften § 4 ble foreslått endret slik (endringer markert i kursiv skrift):

§ 4. Plakat/elektronisk skjerm

En plakat eller et display med informasjon om nye personbilers drivstofforbruk mv. skal inneholde informasjon og være utformet som spesifisert i denne forskrift, jf. art. 5 i direktiv [1999/94/EF](#), som endret ved direktiv [2003/73/EF](#) og anbefalt i kommisjonshenstilling (EU) 2017/984.

Plakaten eller displayet skal ha en minstestørrelse på 70 cm x 50 cm. Når opplysningene vises på en elektronisk skjerm, skal displayet minst være 25 cm x 32 cm (17").

Plakaten eller displayet skal minst inneholde:

- en gruppering av personbilmodellene hvor de anføres særskilt etter drivstofftype. Innenfor den enkelte drivstofftype ordnes modellene etter stigende CO₂ –utslipp med modellen med det laveste drivstofforbruk øverst,
- en angivelse av den numeriske verdi for drivstofforbruket og NO_x-utslipp, og de spesifikke CO₂ –utslipp som angitt i [§ 3](#), og
- tekstene «En oversikt over drivstofføkonomi, CO₂- og NO_x-utslipp med data om samtlige nye personbiler fins tilgjengelig på www.vegvesen.no (Nybilvelgeren). Tilgang til oversikten fås gratis på alle utsalgssteder.» og «Et kjøretøysdrivstofforbruk og CO₂-utslipp bestemmes ikke bare av dets energieffektivitet, men også av kjørestil og andre ikke-tekniske faktorer. CO₂ er den viktigste drivhusgassen som er ansvarlig for den globale oppvarmingen. *Oppgitt NO_x-utslipp representerer ikke reelle utslipp da disse vil påvirkes av ulike faktorer, eksempelvis kjørestil og temperatur. Dette gjelder spesielt for dieselskjøretøy. NO_x påvirker lokal luftkvalitet og har en negativ effekt på helsen.*»

Plakaten eller displayet skal ajourføres minst hver sjetten måned. Når det benyttes en elektronisk skjerm, skal opplysningene ajourføres minst én gang hver tredje måned.

Plakaten/displayet kan fullstendig og permanent erstattes av en elektronisk skjerm. I så fall skal den elektroniske skjermen plasseres slik at den i det minste tiltrekker seg forbrukernes oppmerksomhet med samme grad som det ellers ville vært tilfelle ved hjelp av plakat eller display.

Nærmere om forslaget til endring:

Forslaget til endring av § 4 innebærer bare en henvisning til kommisjonshenstilling (EU) 2017/984 i første ledd som rettslig grunnlag for angivelse av forbruk og utslipp i henhold til

WLTP. Videre endres pliktige krav til innhold og pliktig tekst slik at informasjon om NOx-utslipp inkluderes.

Det fremgår av siste ledd i § 4 at plakat/display kan erstattes av elektronisk skjerm. Statens vegvesen har – selv om det ikke fullt ut oppfyller alle krav til organisering av pliktig informasjon – akseptert som løsning at det er plassert en pc eller et nettbrett med tilgang til «Nybilvelger» i utstillingslokalet. Dette under forutsetning av at den er plassert og merket på en slik måte at den tiltrekker seg forbrukernes oppmerksomhet. Slik vi vurderer det, oppfyller en slik løsning – sammen med energimerket plassert på eller i nærheten av hver enkelt utstilt bil – i all hovedsak formålet med bestemmelsen som er å sammenligne de utstilte bilenes forbruk og utslipp. Vi ba spesielt om høringsinstansenes merknader til denne forvaltningspraksisen.

Merknader

Norges Trafikkskoleforbund ser, på lik linje med Statens vegvesen, at forvaltningspraksisen med bruk av pc eller nettbrett istedenfor elektronisk skjerm, kan være en akseptert løsning sett i forhold til kravet i § 4, så lenge denne tiltrekker seg forbrukerens oppmerksomhet på lik linje med nevnte plakat eller elektronisk skjerm.

Bilimportørens Landsforening mener det bør gis større anledning til å rasjonalisere antall skjermer, da det ikke er bærekraftig eller regningsssvarende å måtte investere i mer enn én skjerm. Dette selvsagt i tillegg til energimerket som må være ved hver enkelt bil, vel å merke med unntaket for nullutslippsbiler. Det er til nå gitt anledning til å veksle mellom nybilvelgeren og den generelle oversikten over alle modeller (§ 2 tredje ledd, jf. § 4), på én skjerm, men det er også behov for å kunne veksle med annen type kunderelatert informasjon på samme skjerm. Dette er det, ut fra eksisterende forskriftstekst, ikke gitt adgang til – ref. tidligere kommunikasjon om dette. Derfor må det, slik regelverket praktiseres nå, settes opp en egen skjerm i lokalet for annen type informasjon. Vi forstår at det ut fra dagens forskriftstekst kan være krevende for SVV å akseptere dette, men i og med at forskriften nå er på høring, er tiden inne for å sterkt vurdere om endret forskrift kan tilpasses dette behovet, uten å stride mot EUs regelverk.

Norges Bilbransjeforbund støtter gjeldende forvaltningspraksis, men mener likevel at det bør gis anledning til å begrense antall skjermer og også på dette området bør det være anledning til å veksle mellom flere budskap med lik tidsintervall på samme skjerm. Det vil være forenkling for forbrukeren å kunne forholde seg til færrest mulig informasjonspunkter i salgslokalet, og samtidig vil dette gi effektivisering og kostnadsbesparelse for bilforhandlerne.

Konklusjon

Statens vegvesen vil innledningsvis bemerke at forvaltningspraksisen det vises til i høringsnotatet nettopp er begrunnet i å gi bilforhandlerne anledning til å begrense antall skjermer/display i utstillingslokalet. Det vises også til begrunnelsen for hvorfor det – i tillegg til energimerket plassert ved hver enkelt bil – også i det minste skal være tilgang på pc/nettbrett med tilgang til «Nybilvelger» tydelig merket for formålet.

Vi bemerker for ordens skyld at det ikke er noe til hinder for å gi forbrukerne tilgang til «Nybilvelger» dersom de ber om det, på annen måte enn det som er lagt opp til gjennom akseptert forvaltningspraksis, men da vil konsekvensen være at kravet om plakat/display, alternativt elektronisk skjerm som regulert i forskriften § 4, fullt ut kommer til anvendelse.

Forslaget til § 4 i forskriften vedtas som foreslått.

Til § 5. Salgsfremmende dokumentasjon

Forslag til ordlyd

Forskriften § 5 ble foreslått endret slik (endringer markert med kursiv skrift):

Salgsfremmende dokumentasjon som anvendes i markedsføring av nye personbiler skal inneholde informasjon om drivstofforbruk, CO₂-utslipp og NO_x-utslipp for de modeller og varianter som dokumentasjonen omhandler. Opplysningene skal være enkle å lese og forstå, og skal være minst like synlige som øvrige opplysninger i dokumentasjonen. *Dokumentasjonen fastsettes i overensstemmelse med prøveprosedyre «Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure» (WLTP) fastsatt i kommisjonsforordning (EU) 2017/1151 og som angitt i kjøretøyets samsvarssertifikat*

Opplysningene om offisielt drivstofforbruk må fremlegges for samtlige modeller som omfattes av dokumentasjonen. Dersom dokumentasjonen omfatter mer enn en modell, er det mulig å angi enten det offisielle drivstofforbruket eller området mellom modellen som har den dårligste og den som har den beste drivstofføkonomien. Det offisielle drivstofforbruket angis i liter pr. 100 kilometer (1/100 km) med en desimal.

Hvis den salgsfremmende dokumentasjonen kun omhandler et merke og ikke en bestemt modell, er det ikke påkrevet å anføre informasjon om drivstofforbruk, CO₂-utslipp og NO_x-utslipp.

Nærmere om forslaget til endring:

Forslaget til endring av § 5 innebærer en henvisning til kommisjonshenstilling (EU) 2017/984 i første ledd som rettslig grunnlag for angivelse av forbruk og utslipp i henhold til WLTP. Videre endres pliktige krav til innhold og pliktig tekst slik at informasjon om NO_x-utslipp inkluderes.

Merknader

Ingen merknader.

Konklusjon

Forskriften § 5 vedtas som foreslått.

Til § 6 Oversikt over drivstofforbruk og CO₂-utslipp

Forslag til ordlyd

Forskriften § 6 ble foreslått endret slik (endringer markert med kursiv skrift):

§ 6. Oversikt over drivstofforbruk, og CO₂- og NO_x-utslipp

Statens vegvesen utarbeider og ajourholder løpende en oversikt over drivstofforbruk, CO₂- og NO_x-utslipp for nye personbiler, jf. art. 4 i direktiv 1999/94/EF, som endret ved direktiv 2003/73/EF og anbefalt i kommisjonshenstilling (EU) 2017/984. Oversikten gjøres tilgjengelig for forbrukerne på www.vegvesen.no (Nybilvelgeren). Forbrukerne skal ved forespørsel gis gratis tilgang til oversikten på utsalgsstedene og hos Statens vegvesen.

Nærmere om forslaget til endring:

Forslaget til endring av § 6 innebærer for det første en henvisning til kommisjonshenstilling (EU) 2017/984 i første ledd som rettslig grunnlag for angivelse av forbruk og utslipp i henhold til WLTP.

Det foreslås i tillegg at bestemmelsen forenkles ved at strekpunktene i gjeldende § 6 utgår. Strekpunktene gjengir minimumskravene til innhold slik dette fremkommer i artikkel 4 i direktiv 1999/94/EF og skal uansett ivaretas og gjøres tilgjengelig i «Nybilvelger». Strekpunktene anses derfor som overflødige.

Merknader

Ingen merknader.

Konklusjon

Forskriften § 6 vedtas som foreslått.

1.2 Til § 7 Tilsyn

1.2.1 Forslag til ordlyd

Forskriften § 7 ble foreslått endret slik (endringer markert med kursiv skrift):

§ 7. Tilsyn

Statens vegvesen fører tilsyn med at enhver som utstiller nye personbiler på et utsalgssted eller for fjernsalg oppfyller bestemmelsene om miljømerking og miljøinformasjon slik dette er bestemt i [§ 2](#) og i bestemmelsene om salgsfremmende dokumentasjon i [§ 5](#). Statens vegvesen kan også føre tilsyn med fabrikant og importør av nye personbiler for å se om de oppfyller bestemmelsene om salgsfremmende dokumentasjon i [§ 5](#).

Utstiller plikter å gi Statens vegvesen adgang til lokalene, utlevere dokumenter og bistå slik det ellers er nødvendig for å gjennomføre tilsyn.

Nærmere om forslaget til endring

I første ledd foreslås det å tilføye at tilsynsvirksomheten til Statens vegvesen også gjelder for fjernsalg. Hovedsakelig vil endringen innebære at det kan føres tilsyn med om forhandlere som tilbyr salg eller leasing av personbiler på internett, oppfyller kravene til energimerking.

I annet ledd foreslås det å endre ordlyden «Utsalgsstedet» til «Utstiller», slik at aktører som utstiller personbiler for salg på internett eller ved annet fjernsalg også pålegges de samme pliktene til å bistå ved tilsyn.

Merknader

Det vises til merknadene til og konklusjonen hva gjelder forlaget til §§ 1 og 2.

Konklusjon

Slik vi vurderer det, vil ordlyden «utsalgsstedet» i gjeldende forskrift likevel være dekkende etter at vi har endret ordlyden § 1 fjerde ledd.

Forskriften § 7 andre ledd endres derfor slik (tilbake til opprinnelig ordlyd):

«*Utsalgsstedet* plikter å gi Statens vegvesen adgang til lokalene, utlevere dokumenter og bistå slik det ellers er nødvendig for å gjennomføre tilsyn».

Til § 8 Påbud om retting og tvangsmulkt

Forslag til ordlyd

Forskriften § 8 ble foreslått endret slik (endringer markert med kursiv skrift):

§ 8. Påbud om retting og tvangsmulkt

Statens vegvesen kan treffe vedtak om retting innen en gitt frist dersom tilsyn viser at *utstiller* eller fabrikant/importør overtrer bestemmelsene om miljømerking og miljøinformasjon i § 2 og § 5.

Dersom retting ikke er foretatt innen gitt frist, kan Statens vegvesen fastsette tvangsmulkt. Tvangsmulkten kan fastsettes som et engangsbeløp eller som en mulkt løpende fra det tidspunktet en gitt frist for retting er overskredet og til retting er foretatt. *Statens vegvesen kan gi nærmere retningslinjer for ileggelse av tvangsmulkt.* Endelig vedtak om betaling av tvangsmulkt er tvangsgrunnlag for utlegg, jf. tvangsfullbyrdelsesloven § 7–2 første ledd bokstav d. Tvangsmulkten kreves inn av Skatteetaten og tilfaller staten.

Nærmere om forslaget til endring:

Det foreslås tilføyd i andre ledd hjemmel for at Statens vegvesen kan gi nærmere retningslinjer for bruk av forvaltningsreaksjonen tvangsmulkt. Dette anses som den mest hensiktsmessige løsningen og er også i tråd med ordningen i øvrige forskrifter Statens vegvesen forvalter og som har hjemmel for å ilegge tvangsmulkt, se bl.a. forskrift om arbeid på kjøretøy. Videre foreslås en mindre endring for å gjøre henvisningen til tvangsfullbyrdelsesloven § 7–2 første ledd bokstav d mer presis.

Det foreslås at siste ledd i gjeldende forskrift oppheves. Klageordningen reguleres i forslag til ny § 10.

Merknader

Ingen merknader.

Konklusjon

Forskriften § 8 vedtas som foreslått.

1.3 Til § 9 Overtredelsesgebyr

1.3.1 Forslag til ordlyd

Forskriften § 9 ble foreslått endret slik (endringer markert med gjennomstreking og kursiv skrift):

§ 9. Overtredelsesgebyr

Dersom noen på vegne av *foretaket som utstiller personbiler for salg eller leasing* forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelsene om energimerking som fastsatt i [§ 2](#) første ledd, kan Statens vegvesen illegge utsalgsstedet et overtredelsesgebyr.

Overtredelsesgebyret utmåles i det enkelte tilfelle. Utmålingen skal foretas med utgangspunkt i de hensyn som oppregnes i forvaltningsloven § 46 andre ledd. Øvre ramme for gebyret fastsettes til 20 ganger rettsgebyret, jf. lov 1982-12-17 -86 om rettsgebyr. Statens vegvesen kan gi nærmere retningslinjer for utmålingen av overtredelsesgebyret.

Endelig vedtak om overtredelsesgebyr er tvangsgrunnlag for utlegg, jf. tvangsfullbyrdelsesloven § 7-2 første ledd bokstav d. *Overtredelsesgebyret kreves inn av Skatteetaten og tilfaller staten.*

Nærmere om forslaget

I første ledd foreslås det å endre ordlyden «Utsalgsstedet» til «foretaket som utstiller personbiler for salg eller leasing», slik at aktører som utstiller personbiler for salg på internett eller ved annet fjernsalg omfattes av bestemmelsen.

Første ledd er utformet som en «kan-bestemmelse» og angir på denne måten at det er opp til Statens vegvesen å bestemme om det skal ilegges gebyr, herunder også størrelsen på gebyret. Etter første ledd kan overtredelsesgebyr bare ilegges for overtredelse av kravet om å plassere energimerke etter § 3 i henhold til forskriften § 2 klart og synlig på eller i nærheten av hver enkelt bil, eller tett ved prisangivelsen for personbiler som selges eller tilbys via fjernsalg.

Ettersom det foreslås at skal være individuell utmåling av gebyrbeløpet, jf. annet ledd, foreslås det at fastsettelsen av gebyrbeløpet på kr 3000 i første ledd i gjeldende forskrift oppheves. Med individuell utmåling vil det være behov for å foreta en nærmere vurdering av utmålingen. Derfor foreslås det også at siste punktum i gjeldende forskrift om at «Gebyret kan ilegges på stedet», oppheves.

Skyldkravet i gjeldende bestemmelse videreføres. Bakgrunnen for at skyldkravet ikke endres slik at det blir samsvar med forvaltningsloven, samt føringene og anbefalingene til hvordan særlovgivningen bør utformes, jf. Prop. 62 L (2015–2016), er rettstilstanden som har oppstått som følge av Høyesteretts avgjørelse HR–2021–797–A, da det er uklart hvilke konsekvenser dommen får for bestemmelser om overtredelsesgebyr på objektivt ansvar.

I brev sendt fra Justis- og beredskapsdepartementets lovavdeling 12. mai 2021, redegjøres det for Høyesteretts avgjørelse, HR–2021–797–A, og forholdet mellom denne og bestemmelser om overtredelsesgebyr. Lovavdelingen anbefaler at det ved ilegging av overtredelsesgebyr overfor foretak inntil videre stilles krav om at den som har opptrådt på vegne av foretaket, har utvist alminnelig uaktsomhet.

Skjønnsstemaene i vurderingen av om det skal ilegges overtredelsesgebyr vil typisk være overtredelsens grovhet, hvor stor grad av skyld som er utvist, om virksomheten ved opplæring eller annet tiltak kunne ha forebygget overtredelsen, om det er oppnådd noen fordel ved overtredelsen mv.

Forvaltningsloven § 44 første ledd fastsetter at overtredelsesgebyr enten kan fastsettes som en fast sats eller ved individuell utmåling innenfor en øvre ramme som må fastsettes i eller i medhold av lov.

Det foreslås i andre ledd at ordningen i forskrift om energimerking mv. av nye personbiler skal være individuell utmåling. Statens vegvesen har som utgangspunkt at det ved regulering av næringsvirksomhet er mest hensiktsmessig med individuell utmåling. Dette både for å oppnå den ønskede preventive effekten av sanksjonen, men også for å unngå urimelige resultater. Subjektene for overtredelsesgebyret varierer i størrelse og økonomisk evne. Individuell utmåling gir derfor det beste grunnlaget for en sanksjon som er tilpasset overtredelsen og virksomheten i det enkelte tilfellet.

Det foreslås at den øvre rammen for overtredelsesgebyret settes til 20 ganger rettsgebyret, jf. rettsgebyrloven (rettsgebyret er 1. januar 2022 på 1 223 kroner). Det er ved fastsettelsen av den øvre rammen spesielt tatt hensyn til at utsalgsstedene som vil kunne rammes av overtredelsesgebyret, har ulik økonomisk evne. Det er også sett hen til hva som er det nærmere innholdet i de plikter som følger av forskriften, herunder også konsekvensene for forbrukerne av at pliktene ikke overholdes, og hvilken økonomisk gevinst unnlattelse av å overholde pliktene kan gi.

Statens vegvesen legger til grunn at «normalen» ved fastsettelse av overtredelsesgebyr vil være at det opereres med gebyr på 10–15 ganger rettsgebyret, men at det etter en konkret vurdering kan økes eller reduseres og der virksomhetenes størrelse, omfanget av avvik mv. vil være saklige vurderingstemaer.

Statens vegvesen har valgt å nytte rettsgebyret som basis for fastsetting av den øvre rammen som overtredelsesgebyret i stedet for et kronebeløp. Dette bl.a. for å slippe hyppige reguleringer i forskrift

Det foreslås i tredje ledd at Skatteetaten etter nærmere avtale, og på samme måte som for øvrige overtredelsesgebyr som Statens vegvesen har myndighet til å utstede, krever inn ilagte gebyr. Gebyret tilfaller statskassen, jf. forvaltningsloven § 44 sjette ledd.

Fjerde til niende ledd i gjeldende § 9 foreslås opphevet. Klageordningen reguleres i forslaget til ny § 11.

Merknader

Norges Trafikkskoleforbund uttaler at Statens vegvesen legger til grunn at «normalen» ved fastsettelse av overtredelsesgebyr vil være at det opereres med gebyr på 10–15 ganger rettsgebyret, men at det etter en konkret vurdering kan økes eller reduseres og der virksomhetenes størrelse, omfanget av avvik mv. vil være saklige vurderingstemaer. Statens vegvesen har valgt å benytte rettsgebyret som basis for fastsetting av den øvre rammen for overtredelsesgebyret i stedet for et kronebeløp. Dette blant annet for å slippe hyppige reguleringer i forskrift. Det sentrale vil uansett være at den som kan bli ilagt overtredelsesgebyr får en indikasjon på hva man maksimalt kan risikere av gebyr dersom pliktene etter forskriften ikke overholdes.

Det foreslås at den øvre rammen for overtredelsesgebyret settes til 20 ganger rettsgebyret, jamfør rettsgebyrloven (rettsgebyret er 1. januar 2022 satt til 1 223 kroner). Det er ved fastsettelsen av den øvre rammen spesielt tatt hensyn til at utsalgsstedene som vil kunne rammes av overtredelsesgebyret, har ulik økonomisk evne.

Norges Trafikkskoleforbund har ingen motforestillinger mot den øvre grensen, men mener at ved å beregne gebyret i hvert enkelt tilfelle, innenfor 20 ganger rettsgebyret, kan skape en mer rettferdig behandling istedenfor å benytte et fastsatt enkeltbeløp, grad av uaktsomhet og økonomisk evne tatt i betraktning.

Norges Bilbransjeforbund mener at individuell utmåling av overtredelsesgebyr med utgangspunkt i rettsgebyret og en øvre ramme på 20 ganger rettsgebyret er en fornuftig og akseptabel ramme, samtidig som det er viktig at den individuelle vurderingen det legges opp til blir håndhevet etter intensjonen i forskriften.

Konklusjon

Forskriften § 9 vedtas som foreslått.

Til (ny) § 10 Klage

Forslag til ordlyd

§ 10. Klage

Enkeltvedtak fattet etter denne forskriften kan påklages til Vegdirektoratet.

Nærmere om forslaget

Det foreslås en ny bestemmelse om klageadgang i forskriftens § 10. Gjeldende § 10 om overgangsbestemmelser flyttes til § 11 og gjeldende § 11 om ikrafttredelse foreslås flyttet til ny § 12.

Forslaget til ny § 10 erstatter gjeldende forskrifts § 8 tredje ledd og § 9 fjerde til niende ledd.

Forslaget til forskriftstekst innebærer at klage på enkeltvedtak truffet med hjemmel i forskrift om energimerking mv. av nye personbiler kan påklages til Vegdirektoratet uavhengig om det er snakk om forvaltningsreaksjoner (påbud om retting eller tvangsmulkt) eller administrative sanksjoner (overtredelsesgebyr). Forslaget innebærer videre at klagereglene i forvaltningsloven kap. VI fullt ut kommer til anvendelse også ved klage på ilagt overtredelsesgebyr.

Begrunnelsen for denne løsningen, er at det bl.a. i Prop.62 L (2015–2016) *Endringer i forvaltningsloven mv. (administrative sanksjoner mv.)* – som hovedregel – anbefales at også klage på ilagte administrative sanksjoner følger forvaltningslovens system. Det fremgår bl.a. av proposisjonen at klageadgang utgjør et sentralt element i de regler som skal sikre borgernes rettsikkerhet overfor forvaltningen, og at denne typen overprøving kan skje raskere, mer fleksibelt og med mindre ressurser enn det som kreves for domstolsbehandling

Slik Statens vegvesen vurderer det, synes forvaltningslovens regler om klagebehandling hensiktsmessige også for klage på overtredelsesgebyr ilagt med hjemmel i forskrift om energimerking mv av nye personbiler.

Forslaget om at Vegdirektoratet er rette klageinstans begrunnes med at dette er den alminnelige ordningen for behandling av klagesaker der det er truffet vedtak i Divisjon Trafikant og kjøretøy som førsteinstans.

Slik Statens vegvesen er organisert fra 1. januar 2020 med seks underliggende divisjoner og et Vegdirektorat er hensynet til reell to-trinns behandling godt ivaretatt. Behandling av klager på vedtak truffet med hjemmel i forskriften, kanskje særlig klager på ilagt overtredelsesgebyr, er saker av utpreget juridisk karakter. Vegdirektoratets avdeling Myndighet og regelverk besitter spesialisert juridisk kompetanse nettopp til å behandle denne typen klagesaker.

Det presiseres også for ordens skyld at selv om klage på vedtak truffet med hjemmel i forskrift om energimerking mv av nye personbiler legges til Vegdirektoratet, så er ikke dette til hinder for at vedtakene kan prøves for domstolen gjennom sivilt søksmål.

Merknader

Kongelig Norsk Automobilklub vurderer det som uheldig at Vegdirektoratet, som en del av Statens vegvesen, er klageorgan for Statens vegvesens avgjørelser. Dette har vi påpekt også tidligere. Det gjelder ikke minst fordi forskriften tillegger Statens vegvesen

vedtaksmyndighet uten å konkretisere at avgjørelsen skal treffes på et lavere nivå i organisasjonen (divisjon).

Norges Trafikkskoleforbund støtter forslaget om at Vegdirektoratet og ikke tingrettene skal være klageinstans for alt av forvaltningsklager.

Konklusjon

Statens vegvesen viser til at den foreslåtte klageordningen er den samme som ble fremmet til forslaget til endringsforskrift til dekkmerkeforskriften som ble sendt på offentlig høring samtidig med forslaget til endringsforskrift til forskrift om energimerking mv. av nye personbiler. Det vises derfor til høringsuttalelsene til dekkmerkeforskriften og hva som er konkludert etter dette.

Når det gjelder Kongelig Norsk Automobilklub sin merknad konstaterer vi bare at den foreslåtte klageordningen følger og fullt ut er i samsvar med forvaltningslovens system.

Forskriften § 10 vedtas som foreslått.

Til (ny) § 11 Overgangsbestemmelser

1.3.2 Forslag til ordlyd

Energimerke som nevnt i § 3, plakat/elektronisk skjerm som nevnt i § 4 og salgsfremmende dokumentasjon som nevnt i § 5 som ikke er i overensstemmelse med denne forskriftens krav, men som oppfyller kravene i forskrift 11.07. 2001 nr. 829 med senere endringer, kan nyttes inntil 6 måneder etter denne forskriftens ikrafttredelse.

Forslag til ordlyd

Forslaget til ordlyd skal sikre at virksomheter som oppfyller merkekravene mv. etter gjeldende forskrift, gis en periode på 6 måneder etter ikrafttredelse av endringsforskriften til å tilpasse seg nye krav.

Det bes spesielt om høringsinstansens syn på om det er behov for en slik overgangsbestemmelse, evt. også hva som er en hensiktsmessig lengde på en slik overgang.

Merknader

Norges Trafikkskoleforbund mener at hvis det gis informasjon til de det gjelder, om endringene, er 6 måneder relativt god tid til å innrette seg. De regner med at de aller fleste i utgangspunktet, og allerede, har slik informasjon tilgjengelig, og derfor ikke har behov for store forandringer vedrørende dette kravet. Slik de ser det er 6 måneder raust.

Norges Bilbransjeforbund stiller seg positiv til forslaget til overgangsbestemmelse og mener at 6 måneder bør være tilstrekkelig.

Bilimportørenes Landsforening mener at en overgangsperiode på 6 måneder bør være tilstrekkelig.

Konklusjon

Forskriften vedtas som foreslått.

Til § 12 Ikrafttredelse

Det ble foreslått at gjeldende § 11 flyttes til ny § 12. Bestemmelsen har samme ordlyd som tidligere:

§ 12. *Ikrafttredelse*

Denne forskrift trer i kraft straks.

Merknader

Ingen merknader.

Konklusjon

Forskriften vedtas som foreslått.