

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til endring av forskrift om energimerking mv. av nye personbiler

Trafikant- og kjøretøydivisjonen
Tilsyn
4. april 2022

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	3
2	Bakgrunn for høringen.....	4
2.1	<i>Europakommisjonens henstilling (EU) 2017/948</i>	4
2.2	<i>Klageordningen</i>	5
3	Forslag til endringer i forskriften	5
3.1	Til § 1. § 1. <i>Virkeområde m.m.</i>	5
3.1.1	Forslag til ordlyd.....	5
3.1.2	Nærmere om forslaget til endring:	6
3.2	Til 2. <i>Forhandleres og fabrikanter forpliktelser</i>	6
3.2.1	Forslag til ordlyd.....	6
3.2.2	Nærmere om forslaget til endring:	6
3.3	Til § 3. <i>Energimerke</i>	8
3.3.1	Forslag til ordlyd.....	8
3.3.2	Nærmere om forslaget til endring:	9
3.4	Til § 4. <i>Plakat/Elektronisk skjerm</i>	10
3.4.1	Forslag til ordlyd.....	10
3.4.2	Nærmere om forslaget til endring:	11
3.5	Til § 5. <i>Salgsfremmende dokumentasjon</i>	11
3.5.1	Forslag til ordlyd.....	11
3.5.2	Nærmere om forslaget til endring:	11
3.6	Til § 6 <i>Oversikt over drivstofforbruk og CO₂-utslipp</i>	12
3.6.1	Forslag til ordlyd.....	12
3.6.2	Nærmere om forslaget til endring:	12
3.7	Til § 7 Tilsyn.....	12
3.7.1	Forslag til ordlyd.....	12
3.7.2	Nærmere om forslaget til endring	12
3.8	Til § 8 <i>Påbud om retting og tvangsmulkt</i>	13
3.8.1	Forslag til ordlyd.....	13
3.8.2	Nærmere om forslaget til endring:	13
3.9	Til § 9 <i>Overtredelsesgebyr</i>	13
3.9.1	Forslag til ordlyd.....	13
3.9.2	Nærmere om forslaget	14
3.10	Til (ny) § 10 <i>Klage</i>	16

3.10.1	Forslag til ordlyd	16
3.10.2	Nærmere om forslaget	17
3.11	Til (ny) § 11 <i>Overgangsbestemmelser</i>	18
3.11.1	Forslag til ordlyd	18
3.11.2	Forslag til ordlyd	18
3.12	Til § 12 Ikrafttredelse	18
4	Økonomiske og administrative konsekvenser	18
5	Høringsfrist	19

1 Innledning

Statens vegvesen sender med dette forslag til endring av forskrift 2001-07-11-829 om energimerking av mv. av nye personbiler på offentlig høring.

Forskriften er gitt med hjemmel i lov 1981-12-18-90 om merking av forbruksvarer mv. (forbrukermerkeloven) og gjennomfører direktiv 1999/94/EF endret ved direktiv 2003/74/EF om tilgjengeligheten av forbruksopplysninger om drivstofføkonomi og CO₂-utslipp i forbindelse med markedsføringen av nye personbiler.

Statens vegvesen er gitt myndighet til å fastsette forskrifter på området, jf. delegeringsvedtak 28. januar 2011 nr. 101, delegeringsvedtak 14. februar 2011 nr. 749 og delegeringsvedtak 29. april 2020 nr. 893.

Forskriften ble opprinnelig fastsatt av Statens vegvesen 11. juni 2001, men endret ved forskrifter 5. november 2004 nr. 1422, 5. juli 2011 nr. 760, 10. oktober 2012 nr. 963, 19. des 2019 nr. 2054 og 17. mars 2020 nr. 888.

Forskriften gir nærmere regler om hvordan sted som utstiller nye personbiler for salg eller leasing plikter å opplyse forbrukerne om drivstofforbruk og CO₂-utslipp for de utstilte bilene. Forskriften gir videre bestemmelser om tilsyn med de samme stedene. Statens vegvesen er tilsynsmyndighet etter forskriften.

Det følger av forskriften at den som utstiller nye personbiler for salg eller leasing bl.a. er forpliktet til å:

- Plassere et energimerke klart og synlig på eller i nærheten av hver enkelt utstilt bil med pliktig informasjon om bl.a. drivstofforbruk og CO₂-utslipp.
- Plassere plakat/display i utstillingslokalet med informasjon om bl.a. drivstofforbruk og CO₂-utslipp for utstilte biler.
- Gi forbrukerne vederlagsfri tilgang til «Nybilvelger»; en løpende oversikt over nye personbilers drivstofforbruk og utslipp av forurensende avgasser som Statens vegvesen utarbeider og gjør elektronisk tilgjengelig på www.vegvesen.no.

Brudd på pliktene kan medføre i overtredelsesgebyr dersom energimerket mangler eller er mangelfullt. Det kan også gis pålegg om retting av feil og mangler og tvangsmulkt dersom retting ikke foretas innen gitt frist.

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.

2 Bakgrunn for høringen

2.1 Europakommisjonens henstilling (EU) 2017/948

Europakommisjonen har i henstilling (EU) 2017/948 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).

WLTP skjerper betingelsene for prøving av bilene og viser mer realistisk drivstofforbruk og CO₂-utslipp enn hva som er tilfelle for prøving etter NEDC. Drivstofforbruket og klimagassutslippet målt ved hjelp av WLTP vil i mange tilfeller være høyere enn det NEDC-verdiene er for samme bil. WLTP – til forskjell fra NEDC – tar hensyn til det enkelte kjøretøys spesifikasjoner og ekstrautstyr.

Kommisjonen henstiller til at medlemsstatene fra 1. januar 2019 sikrer at det kun er det offisielle drivstofforbruk og CO₂-utslipp som nyttes i forbrukerinformasjon som kreves etter direktiv 1999/94/EF om tilgjengeligheten av forbruksopplysninger om drivstofføkonomi og CO₂-utslipp i forbindelse med markedsføringen av nye personbiler. Offisielt drivstofforbruk og CO₂-utslipp er å forstå som verdiene hentet fra WLTP.

Det fremgår av Kommisjonens henstilling at noen medlemsstater har valgt å også inkludere opplysninger om luftforurensende stoffer (NO_x) i energimerkingen av nye personbiler. Slike opplysninger er tilgjengelige ved innføringen av WLTP. Kommisjonen anmoder medlemsstatene om å overveie å gjøre slike opplysninger 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.

Henstillingen om å basere pliktig forbrukerinformasjon, slik dette følger av direktiv 1999/94/EF og regulert i forskrift om energimerking mv. av nye personbiler, utelukkende på WLTP-verdier, støttes av Statens vegvesen. Virksomhetene som forpliktes etter direktiv 1999/94/EF vil på denne måten gi mer realistisk spesifikk informasjon om drivstofforbruk og CO₂-utslipp for de enkelte biler de har i sin utstilling (og om andre biler som forbrukerne ønsker å sammenligne med).

Henstillingen om å inkludere opplysninger om luftforurensende utslipp (NO_x) på energimerket støttes også. Forbrukerne gis på denne måten også anledning til å sammenligne aktuelle bilers bidrag til lokal forurensning (luftkvalitet). NO_x er en av hovedårsakene til dannelse av smog; den typiske brune skyen som dekker større byer og gir dårlig luftkvalitet og kan føre til alvorlige helseskader hos mennesker, blant annet luftveissykdommer. Videre bidrar NO_x-utslipp til sur nedbør og dannelse av bakkenær ozon som kan skade økosystemer, dyre- og planteliv.

2.2 Klageordningen

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 om retting av feil og mangler, evt. også ilagt tvangsmulkt – skal behandles av Vegdirektoratet. Det vises kapittel 3.10 der det gis en nærmere omtale av og begrunnelse for forslaget.

3 Forslag til endringer i forskriften

3.1 Til § 1. § 1. Virkeområde m.m.

3.1.1 Forslag til ordlyd

Forskriften § 1 foreslås 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.

3.1.2 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), som foreslås å gjelde som forskrift, jf. forslag til ny dekkmerkeforskrift § 1.

3.2 Til 2. Forhandleres og fabrikanter forpliktelser

3.2.1 Forslag til ordlyd

Forskriften § 2 foreslås 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.

3.2.2 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. I den reviderte bestemmelsen foreslås det at distributører som selger eller tilbyr salg eller leasing av personbiler på internett eller ved annet fjernsalg (jf. forslag til ny § 1 femte ledd), må sikre at energimerket vises tett ved prisangivelsen. Energimerket skal være av en slik størrelse, at det er klart synlig og lett leselig.

Salg av kjøretøy over internett eller via andre former for fjernsalg var lite aktuelt da direktiv 1999/94/EF ble vedtatt og gjennomført i forskrift om energimerking mv. av nye personbiler i 2001. Fjernsalg omfattes følgelig ikke direkte av artiklene i direktiv 1999/94/EF eller direktivets fortale. Bestemmelsene i direktivet fastsetter imidlertid minimumskrav til forbrukerinformasjon om drivstofforbruk og CO₂ –utslipp i forbindelse med markedsføring av nye personbiler. 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) som det foreslås at skal gjelde som forskrift, jf. endring i forslag til dekkmerkeforskrift § 1, 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». I den grad forhandlerne har behov for nærmere informasjon for å kunne ivareta sine forpliktelser antar vi det vil være mest hensiktsmessig å henvende seg til importør som er kontaktpunktet for fabrikanten ut mot markedet. Forhandlerne har sjelden mulighet til å kontakte fabrikanten direkte.

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. Den rettslige begrunnelsen for dette har vært at, selv om virkeområdet i § 1 omfatter forbrukerinformasjon og drivstofforbruk og CO₂–utslipp, så følger det av § 2 at pliktene til merking mv. retter seg mot enhver som utstiller nye personbiler for salg eller leasing. Utstillere av nullutslippsbiler er etter ordlyden i § 2 ikke unntatt.

Forskriftsforståelsen vist til foran er også lagt til grunn i arbeidet med anbefalt energimerke fra Norges Bilbransjeforbund der det for nullutslippsbiler skal føres inn 0 i parameterne som det er pliktig å oppgi på energimerket.

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 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 dieslbiler. 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, jf. Bekendtgørelse nr. 655 af 20. juni 2012 om energimærkning m.v. av nye person- og varebiler.

Vi foreslår 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 ber 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 ber imidlertid også om høringsinstansenes syn på dette.

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

3.3 Til § 3. Energimerke

3.3.1 Forslag til ordlyd

Forskriften § 3 foreslås 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 (1/100 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.*

3.3.2 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 presiseres for ordens skyld 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 salglokalet. 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. Dette gjøres ved at det i:

- første ledd vises til rekommandasjonen som et av flere rettslige grunnlag for pliktig informasjon.
- andre strekpunkt i første ledd tas inn den numeriske verdien for NO_x-utslipp avrundet til nærmeste hele tall i milligram pr. km (mg/km) som pliktig informasjon på energimerket.
- tredje strekpunkt i første ledd føyes til teksten «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.»
- andre ledd vises til kommisjonsforordning (EU) 2017/1151 som rettslig grunnlag for angivelse av forbruk og utslipp basert på WLTP.

Forslaget til pliktig tilleggstekst, jf. andre strekpunkt, følger ikke direkte av kommisjons-henstillingen, men det vurderes å ligge innenfor det nasjonale handlingsrommet å føye til slik tekst. Det vises i denne sammenheng til § 2 første ledd som vi tolker slik at det er anledning til tilleggstekst på energimerket så lenge den ikke er misvisende eller villedende. Vi ber spesielt om merknader til forslaget til tilleggstekst.

Verdiene som angis på energimerket skal være for blandet kjøring.

3.4 Til § 4. Plakat/Elektronisk skjerm

3.4.1 Forslag til ordlyd

Forskriften § 4 foreslås 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 dieselmotorene. NO_x påvirker lokal luftkvalitet og har en negativ effekt på helsen.*»

Plakaten eller displayet skal ajourføres minst hver sjettede 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.

3.4.2 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. Som nevnt under punkt 3.3.2 følger ikke forslaget til pliktig tilleggstekst ikke direkte av rekommandasjonen, men det vurderes å ligge innenfor det nasjonale handlingsrommet å føye til slik tekst.

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 ber spesielt om høringsinstansenes merknader til denne forvaltningspraksisen.

3.5 Til § 5. Salgsfremmende dokumentasjon

3.5.1 Forslag til ordlyd

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

Salgsfremmende dokumentasjon som anvendes i markedsføring av nye personbiler skal inneholde informasjon om drivstofforbruk, CO₂-utslipp og NOx-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 NOx-utslipp.

3.5.2 Nærmere om forslaget til endring:

Forslaget til endring av § 5 innebærer også 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.

3.6 Til § 6 Oversikt over drivstofforbruk og CO₂-utslipp

3.6.1 Forslag til ordlyd

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

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

Statens vegvesen utarbeider og ajourholder løpende en oversikt over drivstofforbruk, øg 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.

3.6.2 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.

Det opplyses for ordens skyld at opplysningene i «Nybilvelger» om bilenes forbruk og utslipp allerede er i henhold til WLTP. Opplysningene om utslipp inkluderer både CO₂ og NO_x.

3.7 Til § 7 Tilsyn

3.7.1 Forslag til ordlyd

Forskriften § 7 foreslås 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.

3.7.2 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. For nett-/fjernsalgsaktører vil det først og fremst være plikten til å utlevere dokumenter som er aktuelt, ettersom adgang til utstillers lokaler ikke gjør seg gjeldende på samme måte som ved et tradisjonelt utsalgssted.

3.8 Til § 8 Påbud om retting og tvangsmulkt

3.8.1 Forslag til ordlyd

Forskriften § 8 foreslås 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 illeggelse 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.

3.8.2 Nærmere om forslaget til endring:

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

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.

3.9 Til § 9 Overtredelsesgebyr

3.9.1 Forslag til ordlyd

Forskriften § 9 foreslås 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 ilegge 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.*

3.9.2 Nærmere om forslaget

3.9.2.1 Første ledd

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 i henhold til forskriften § 3 klart og synlig på eller i nærheten av hver enkelt bil, eller tett ved prisangivelsen for personbiler som selges eller tilbys via fjernsalg. Overtredelse av kravet om at utsalgsstedet vederlagsfritt skal utlevere oversikt som angitt i forskriften § 6 samt overtredelse av kravet om å sette opp plakater eller display som angitt i forskriften § 4 faller m.a.o. utenfor det som kan sanksjoneres med overtredelsesgebyr. Avgrensningen av rekkevidden for overtredelsesgebyret begrunnes med at forbrukermerkeloven § 10 reserverer overtredelsesgebyret til overtredelse av forbrukermerkeloven § 5 og at denne igjen uttrykkelig viser til kravet om merking.

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. Følgelig foreslås det videre at siste punktum i gjeldende forskrift om at «Gebyret kan ilegges på stedet», oppheves.

Skyldkravet i gjeldende bestemmelse videreføres. For å kunne ilegge overtredelsesgebyr etter bestemmelsen er det følgelig fortsatt krav om at overtredelsen er forsettlig eller uaktsom. Skyldkravet samsvarer ikke med bestemmelsene om overtredelsesgebyr i forvaltningsloven, hvor skyldkravet er forskjellig for fysiske personer og foretak. I forvaltningsloven § 46 er det lovfestet et tilnærmet objektivt ansvar for foretak. Det er ikke et vilkår at noen som handler på vegne av foretaket har utvist skyld. Foretaket hefter imidlertid ikke for forhold som skyldes hendelige uhell eller force majeure-liknende forhold, jf. Prop. 62 L (2015–2016).

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 dommen legges det til grunn at det objektive ansvaret for foretaksstraff som følger av straffeloven § 27, ikke er forenelig med straffebegrepet i EMK slik det er tolket av EMD. Forvaltningsloven § 46 inneholder en bestemmelse som i all hovedsak tilsvarer straffeloven § 27 og slår fast at «når det er fastsatt i lov at det kan ilegges administrativ sanksjon overfor et foretak, kan sanksjon ilegges selv om ingen enkeltperson har utvist skyld».

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 illeggelse av overtredelsesgebyr overfor foretak inntil videre stilles krav om at den som har opptrådt på vegne av foretaket, har utvist alminnelig uaktsomhet.

I tråd med anbefalingen fra Lovavdelingen vil Statens vegvesen derfor ikke gjøre endringer i vilkåret om skyldkrav i bestemmelsen om overtredelsesgebyr. Dersom det på et senere tidspunkt kommer nærmere utredninger fra departementet som skulle tilsa at man likevel kan operere med objektivt ansvar, vil en endring bli drøftet i egen høringsprosess.

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.

3.9.2.2 Andre ledd

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 som først og fremst kan tale mot individuell utmåling er at den er mer ressurskrevende enn hva utmåling etter standardiserte satser vil være, samt at individuell utmåling lettere kan resultere i usaklig forskjellbehandling. Dette kan imidlertid forebygges ved at det gis nærmere retningslinjer for utmålingen, jf. forslaget til andre ledd.

I utmålingen av overtredelsesgebyret skal det tas hensyn til de samme momenter som gjelder for om det i det hele tatt skal ilegges overtredelsesgebyr, jf. forvaltningsloven § 46

andre ledd. Den øvre rammen skal bl.a. tjene til å sikre en viss forutberegnelighet for virksomhetene som omfattes av bestemmelsen og samtidig sikre at den øvre rammen er gjennomtenkt. Den skal i tillegg sikre at formålet med gebyret (individual- og allmennpreventive hensyn) oppfylles.

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 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.

Vi ber spesielt om synspunkter på forslaget til øvre ramme mv. for overtredelsesgebyret.

3.9.2.3 Tredje ledd

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. Det foreslås videre – også det på samme måte som øvrige overtredelsesgebyr som Statens vegvesen har myndighet til å utstede – at endelig vedtak om overtredelsesgebyr er tvangsgrunnlag for utlegg etter tvangsfullbyrdelsesloven § 7–2 første ledd bokstav d.

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

3.10 Til (ny) § 10 Klage

3.10.1 Forslag til ordlyd

§ 10. Klage

Enkeltvedtak fattet etter denne forskriften kan påklages til Vegdirektoratet.

3.10.2 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.

Etter gjeldende forskrift er Vegdirektoratet klageinstans for klager på vedtak om retting og tvangsmulkt mens tingretten er klageinstans for vedtak om illeggelse av overtredelsesgebyr.

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 rettssikkerhet overfor forvaltningen, og at denne typen overprøving kan skje raskere, mer fleksibelt og med mindre ressurser enn det som kreves for domstolsbehandling. Det vises til at klagebehandlingen som skal forestås av domstolene i liten grad synes å gi de fordeler som antas å ligge i administrativ klagebehandling. Samtidig innebærer den en betydelig belastning for domstolene.

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. Det vises likevel til forvaltningsloven § 27 b (*vilkår for å reise sak for domstolene om vedtaket*).

3.11 Til (ny) § 11 Overgangsbestemmelser

3.11.1 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.

3.11.2 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.

3.12 Til § 12 Ikrafttredelse

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

§ 12. Ikrafttredelse

Denne forskrift trer i kraft straks.

4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget til endringsforskrift innebærer ikke vesentlige økonomiske og administrative konsekvenser for utsalgsstedene som har nybiler med fossilt drivstoff som energikilde utover det å måtte erstatte energimerke som nyttes i dag med energimerke som i tillegg opplyser om NOx-utslipp og angir forbruk og utslipp i henhold til WLTP. Det skal i denne sammenheng opplyses at bilbransjen – i samarbeid med Statens vegvesen – har utarbeidet mal for standard energimerke som oppfyller kravene slik disse fremkommer i forslaget til endringsforskrift. Det presiseres imidlertid at utsalgsstedene ikke har plikt til å bruke denne malen.

For utsalgsstedene som enten forhandler bare nullutslippsbiler eller som har både nullutslippsbiler og biler med fossilt drivstoff som energikilde i sin nybilportefølje, vil forslaget til endringsforskrift medføre forenklinger, jf. forslaget til § 2 siste ledd.

Forslaget til klageordning innebærer at Vegdirektoratet overtar klagesaksbehandlingen som etter gjeldende forskrift ligger hos tingretten (klager på ilagt overtredelsesgebyr). Omfanget

av slike klager er pr. i dag meget begrenset. Det legges til grunn at overføringen av klagesaksbehandling fra tingretten til Vegdirektoratet kan håndteres innenfor gjeldende budsjetttramme.

5 Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen **9. august 2022**. Svar som kommer inn etter denne fristen, kan ikke påregnes å bli tatt hensyn til.

Hørings svar kan enten:

- lastes opp elektronisk under selve høringen på våre nettsider,
- sendes som e-post til firmapost@vegvesen.no eller
- sendes pr. post til:

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Vennligst oppgi vårt referansenummer 22/81060 dersom hørings svar sendes inn på e-post eller pr. post.

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Tlf: (+47) 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no

www.vegvesen.no

Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag