



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til endring av forskrift om merking av dekk vedrørende drivstoffeffektivitet m.m. (dekkmerkeforskriften)

Trafikant- og
kjøretøydivisjonen, Tilsyn
4. april 2022

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	3
2	Bakgrunn for høringen.....	4
2.1	<i>Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2020/740</i>	4
2.1.1	Mål og virkeområde for ny dekkmerkeforordning:	4
2.1.2	Nærmere om kravene til dekkmerking mv.	4
2.1.3	Nærmere om kravene til de som leverer, distribuerer og utstiller dekk	5
2.1.4	Nærmere om markedsovervåkning/tilsyn og sanksjoner.....	6
2.1.5	EØS-rettslige merknader	7
3	Forslag til endringer i forskriften	7
3.1	Til § 1. <i>Gjennomføring av forordning om merking av dekk mv.</i>	7
3.1.1	Forslag til ordlyd	7
3.1.2	Nærmere om forslaget til endring	8
3.2	Til § 2. <i>Tilsyn</i>	8
3.2.1	Forslag til ordlyd	8
3.2.2	Nærmere om forslaget til endring	8
3.3	Til § 3. <i>Påbud om retting og tvangsmulkt</i>	9
3.3.1	Forslag til ordlyd	9
3.3.2	Nærmere om forslaget til endring:	9
3.4	Til § 4. <i>Overtredelsesgebyr</i>	9
3.4.1	Forslag til ordlyd.....	9
3.4.2	Nærmere om forslaget	10
3.5	Til (ny) § 5 <i>Klage</i>	12
3.5.1	Forslag til ordlyd	12
3.5.2	Nærmere om forslaget	12
3.6	Til (ny) § 6 <i>Ikrafttredelse</i>	13
3.6.1	Forslag til ordlyd.....	13
4	Øvrige merknader.....	14
5	Økonomiske og administrative konsekvenser	14
5.1	Dekkleverandører og –distributører.....	14
5.2	Offentlige myndigheter	14
6	Høringsfrist	15

1 Innledning

Statens vegvesen sender med dette på offentlig høring forslag til endring av forskrift 2012-12-17-1325 om merking av dekk vedrørende drivstoffeffektivitet m.m. (dekkmerkeforskriften).

Forskriften er gitt med hjemmel i lov 1981-12-18-90 om merking av forbruksvarer mv. (forbrukermerkeloven), og gjennomfører direktiv ([EF nr. 1222/2009](#)) (endret ved forordning ([EU nr. 228/2011](#)) og forordning ([EU nr. 1235/2011](#))) om merking av dekk med drivstoffeffektivitet og andre viktige parametere.

Statens vegvesen er forskriftsmyndighet, jf. [delegeringsvedtak 7. desember 2012 nr. 1185](#), [delegeringsvedtak 14. desember 2012 nr. 1268](#), [delegeringsvedtak 21. juni 2013 nr. 715](#) og [delegeringsvedtak 2. juli 2013 nr. 891](#).

Forskriften ble opprinnelig fastsatt av Statens vegvesen 17. desember 2012, men endret ved [forskrifter 8. juli 2013 nr. 895](#), [19. des. 2019 nr. 2054](#) (i kraft 1. jan 2020), [17. mars 2020 nr. 438](#) (i kraft 1. mai 2020).

Forskriften gir regler om obligatorisk merkeordning for dekk, om rullestand, våtgrep og støy, herunder krav om at

- enhver som tilbyr og utstiller nye dekk for salg i klasse C1 og C2 (jf. artikkel 8 i forordning ([EF nr. 661/2009](#))) skal sørge for at dekkene er merket med et standardisert klistremerke på dekkflaten med angivelse av drivstoffeffektivitetsklasse, målt verdi for ekstern rullestøy og eventuelt våtgrepsklasse og sørge for at dette er synlig for kjøperen
- leverandørene oppgir drivstoffeffektivitetsklasse, klasse og målt verdi for ekstern rullestøy, og eventuelt våtgrepsklasse for dekk i klasse C1, C2 og C3 i teknisk reklamemateriale, herunder på sine nettsider.

I tillegg til bestemmelser om hvordan dekkene skal merkes, har forskriften krav om hvem som har ansvaret for å sørge for merkingen og hvordan merkekravene skal følges opp av Statens vegvesen som tilsynsmyndighet. Brudd på pliktene i forskriften kan medføre overtredelsesgebyr, pålegg om retting, og tvangsmulkt dersom retting ikke foretas innen gitt frist.

Formålet med bestemmelsene i forskriften er å oppmuntre til bruk av drivstoffeffektive og sikre dekk med lavt støynivå ved å gi relevant og sammenlignbar forbrukerinformasjon i markedsføringen av nye dekk. Å sette sluttbrukere i stand til å treffe begrunnede valg i forbindelse med kjøp av dekk, vil bidra til å øke sikkerheten og den økonomiske og miljømessige effektiviteten knyttet til veitransport.

2 Bakgrunn for høringen

2.1 Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2020/740

Forslag til ny dekkmerkeforordning ble presentert av Kommisjonen 17. mai 2018 og vedtatt i EU 25. mai 2020. Forordningen skal anvendes i EU fra 1. mai 2021 (jf. art. 18). Forslaget til ny dekkmerkeforordning opphever og erstatter forordning (EF) nr. 1222/2009 om merking av dekk med hensyn til drivstoffeffektivitet og andre viktige parametere, endret ved forordning (EU) nr. 228/2011 og forordning (EU) nr. 1235/2011.

2.1.1 Mål og virkeområde for ny dekkmerkeforordning:

Merking av kjøretøyers dekk inngår som et element i EUs lovgivning om produkters energieffektivitet som bl.a. fastsetter krav til merking som gir forbrukerne opplysninger om energiforbruk, og andre vesentlige aspekter ved produktene. Dette for at forbrukerne skal kunne gjøre informerte, kostnadseffektive og miljøvennlige valg ved anskaffelse.

Ny dekkmerkeordning er en del av Mobilitetspakken del 3 fra mai 2018, som bl.a. skal gi EU-borgerne et sikkert, rent og effektivt transportsystem.

Ny dekkmerkeforordning opprettholder og viderefører i all hovedsak målene og hovedprinsippene i gjeldende forordning. Virkeområde blir imidlertid utvidet og kravene til dekkmerking og informasjon tydeliggjøres og utvides ytterligere.

Systemet med obligatorisk dekkmerking skal bidra til reduksjon i drivhusgassutslipp og støyforurensing i transportsektoren og samtidig gi økt trafikk sikkerhet. Obligatorisk dekkmerking vil gjøre det mulig for forbrukerne å få tilgang på mer relevant og sammenlignbar informasjon om nye dekkers drivstoffeffektivitet, sikkerhet og støy slik at det kan gjøres informerte og kostnadseffektive valg når det skal kjøpes dekk.

Kjøretøyets dekk, hovedsakelig på grunn av deres rullemotstand, bidrar til 20–30 % av kjøretøyets drivstofforbruk. Reduksjon i dekkenes rullemotstand bidrar derfor til å senke utslipp av klimagasser og gir samtidig besparelser for forbrukerne som følge av lavere drivstofforbruk.

Dekkslitasje utgjør en stor kilde til utslipp av mikroplast i miljøet. Opplysninger om dekkers levetid og slitestyrke vil forhåpentligvis sette sluttbrukeren i stand til å ta informerte valg ved anskaffelse av dekk, som igjen vil bidra til reduserte utslipp.

Regummierte dekk er energibesparende og ivaretar hensynet til den sirkulære økonomi bl.a. gjennom avfallsreduksjon.

2.1.2 Nærmere om kravene til dekkmerking mv.

2.1.2.1 Gjeldende forordning:

De nærmere kravene til dekkmerkingens form og innhold fremgår av gjeldende forordning (EF) nr. 1222/2009 vedlegg I og II.

Dekkene skal være utstyrt med klistremerke på dekkflaten eller – for hvert parti med flere identiske dekk – ha vedlagt en trykt etikett med angivelse av drivstoffklasse, målt verdi for ekstern rullestøy og eventuelt våtgrepsklasse. Samme opplysninger skal fremkomme i teknisk reklamemateriell.

Kravene til merking gjelder i utgangspunktet for C1, C2 og C3-dekk. For C3-dekkene – dekk beregnet for tunge nyttekjøretøy – er det imidlertid ikke et krav til merking ved hjelp av klistremerke eller vedlagt trykt etikett. For disse er det bare et krav om henvisning i reklamemateriell.

Kravene til dekkmerking kommer ikke til anvendelse for bl.a. regummierte dekk og piggdekk.

2.1.2.2 Ny forordning:

Ordningen med klistremerke eller trykt etikett videreføres i ny forordning. Kravene til hvilke opplysninger merket skal inneholde utvides imidlertid til også å inkludere opplysninger om dekkets egnethet for bruk på snø- og isdekke med egne piktogrammer. Dette gjøres ved at det introduseres en ny nedre del av merket gjeldende for dekk som oppfyller minimumskrav i UNECE Regulation NO. 117.

Kravene til merking ved hjelp av klistremerke eller trykt etikett gjøres obligatorisk også for C3-dekk. Kravene gjøres gjeldende også for regummierte dekk, men får først anvendelse når det foreligger passende prøvingsmetode for måling av disse dekkenes yteevne. Det gis videre mulighet for å inkludere opplysninger om levetid og slitestyrke når det foreligger en passende prøvestandard for formålet. Begge deler forutsettes fastsatt ved hjelp av delegerte rettsakter, jf. artikkel 13. Merket vil også ha en QR-kode for optisk lesing av data vedr. det enkelte dekk.

Piggdekk omfattes fortsatt ikke av forordningen.

2.1.3 Nærmere om kravene til de som leverer, distribuerer og utstiller dekk

2.1.3.1 Gjeldende forordning

Kravene til dekkmerking retter seg mot dekkleverandører, dekkdistributører samt kjøretøyleverandører/-distributører. Kravene er nærmere regulert i artikkelene 4, 5 og 6. Leverandører og distributører av dekk har hver for seg en selvstendig plikt til å sikre at dekk som leveres og som distribueres til sluttbrukere oppfyller kravene til merking som regulert i forordningen vedlegg I og II. Leverandørene har i tillegg plikt til å oppgi samme opplysninger som på merket i teknisk reklamemateriell og på sine nettsted.

Kjøretøyleverandørene/-distributørene har – dersom de tilbyr ulike typer dekk på nytt kjøretøy som en sluttbruker planlegger å kjøpe – også plikt til å gi opplysningene som inngår i dekkmerket.

Minimumskravene til drivstoffeffektivitet, ekstern rullestøy og eventuelt våtgrep fremgår ikke direkte av dekkmerkeforordningen, men forordning (EF) 661/2009 har nærmere bestemmelser om dette.

2.1.3.2 Ny forordning

2.1.3.2.1 Utvidete krav til dekkleverandørene:

Dekkleverandørenes ansvar utvides ved at de, i tillegg til å skulle levere dekk med klistremerkemerke eller trykt etikett, også skal levere et produktdatablad med innhold som nærmere spesifisert i eget vedlegg (IV). Det stilles videre krav om at dekkmerket skal være synlig ved salg over internett og i all reklame, herunder også reklame på internett.

Det stilles krav om at verdiene for de ulike parameterne som vises på klistremerket eller trykt etikett skal være underlagt typegodkjenningsprosess som angitt i forordning (EF) 661/2009

Nytt er også at det stilles krav om at dekk – før de omsettes i markedet – skal være registrert i en egen produktdatabase med pliktige opplysninger som angitt i forordning (EU) 2017/1369 (driftsklar pr. 1. mai 2021).

2.1.3.2.2 Utvidete krav til dekkdistributører:

Dekkdistributørenes forpliktelser utvides ved at merket også skal vises i all former for visuell reklame, herunder også internett. Videre skal sluttbrukeren, ved salg der vedkommende ikke kan se selve dekket, ha tilgang på en kopi av merket før kjøpet foretas. Ved salg direkte via internett skal distributørene sikre at merket vises i nærheten av prisen og at produktdatabladet er tilgjengelig.

Kravene til kjøretøyleverandørene og –distributørene skjerpes også ved at de ved salg av kjøretøy plikter å gi sluttbrukeren merket, samt relevant teknisk reklamemateriell til de dekkene som tilbys sammen med kjøretøyet.

2.1.4 Nærmere om markedsovervåkning/tilsyn og sanksjoner

2.1.4.1 Gjeldende forordning

Forordningen artikkel 7 *Harmoniserte prøvingsmetoder* angir hvordan de pliktige opplysningene om dekkenes egenskaper skal innhentes. Prøvingsmetodene er angitt i vedlegg I til forordningen.

Forordningen artikkel 8 *Fremgangsmåte for verifisering* angir at medlemsstatene – som nærmere regulert i vedlegg IV – skal vurdere om oppgitte klasser og verdier i energimerkingen, er i samsvar med kravene.

Forordningen artikkel 12 bestemmer at medlemsstatene skal sikre at markedstilsynsmyndighetene påser at leverandører og distributører overholder sine forpliktelser etter artiklene 4, 5 og 6.

2.1.4.2 Ny forordning

Forordningen artiklene 8 og 9 viderefører ordningen med prøving/måling og verifisering som nærmere beskrevet i vedleggene VI og VII.

Artikkel 11 *Medlemsstatenes forpliktelser* fastsetter bl.a. at det skal fastsettes håndhevings- og sanksjonsbestemmelser for overtredelse av bestemmelsene i forordningen, herunder også delegerte rettsakter. Sanksjonene skal stå i rimelig forhold til overtredelsene og ha avskrekkende virkning.

Medlemsstatene forplikter seg til å etablere ordninger gjennom så vel rutinemessig som ad hoc tilsyn med salgspunktene for å sikre overensstemmelse med kravene i forordningen.

Artikkel 12 *EU-markedsovervåking og kontroll med produkter som innføres på EU-markedet* fastslår at forordning (EU) 2019/1020 om markedstilsyn og produktsamsvar (...) kommer til anvendelse for dekk regulert gjennom ny dekkmerkeforordning. Dette innebærer bl.a. forpliktelser mht. utveksling av relevant informasjon mellom medlemsstatene samt etablering av nasjonale markedsovervåkingsstrategier for å sikre effektiv gjennomføring av ny dekkmerkeforordning.

Artikkel 12 gir markedsovervåkingsmyndighetene adgang til å kreve dekning av kostnader til dokumentgjennomgang og produkttesting fra leverandør i tilfelle feilmerking.

2.1.5 EØS-rettslige merknader

Forslag til ny dekkmerkeforordning skal anvendes i EU fra 1. mai 2021 (jf. art. 18).

Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet vurderer forordningen som EØS-relevant og akseptabel. Forordningen er til vurdering i EØS/ETFA-medlemsstatene og vil trolig bli inntatt i EØS-avtalen i løpet av våren 2022.

Statens vegvesen har allerede de nødvendige hjemlene gjennom forbrukermerkeloven og tilhørende delegeringsfullmakter til å gjennomføre ny dekkmerkeforordning i norsk rett ved at det etter offentlig høring fastsettes endringsforskrift til gjeldende dekkmerkeforskrift, der forordning (EF) 1222/2009 erstattes av ny dekkmerkeforordning som vedlegg til forskriften.

Ettersom forordningen på nåværende tidspunkt ikke er tatt inn i EØS-avtalen sendes endringsforskriften med høringsnotat på høring med forbehold om at forordning (EU) 2020/740 faktisk blir tatt inn i EØS-avtalen og gjøres til norsk rett på et senere tidspunkt.

3 Forslag til endringer i forskriften

3.1 Til § 1. Gjennomføring av forordning om merking av dekk mv.

3.1.1 Forslag til ordlyd

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

§ 1. Gjennomføring av forordning om merking av dekk mv.

EØS-avtalen vedlegg *XX nr. XX* (forordning (EU) 2020/740 av 25. mai 2020 om merking av dekk med hensyn til drivstoffeffektivitet og andre parametere, *endring av forordning (EU) 2017/1369*, og *oppheving av forordning (EF) nr. 1222/2009*, gjelder som forskrift.

3.1.2 Nærmere om forslaget til endring

Ny dekkmerkeforordning erstatter någjeldende forordning som er tatt inn i norsk rett gjennom inkorporering i forskriften. Henvisningen til forordning (EF) 1222/2009 tas bort og erstattes av forordning (EU) 2020/740¹.

3.2 Til § 2. Tilsyn

3.2.1 Forslag til ordlyd

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

§ 2. Tilsyn

Statens vegvesen fører tilsyn med at *dekkleverandører, –distributører og enhver annen* som utstiller dekk i klassene C1, C2 og C3 på et utsalgssted *eller for fjernsalg*, oppfyller de krav som er listet opp i art. 4, 5, 6, 7 og 8, jf. vedlegg I, II, III, IV og VII i denne forordning, jf. [§ 1](#).

Foretak som nevnt i første ledd plikter å gi Statens vegvesen adgang til lokalene, utlevere dokumenter og bistå slik det ellers er nødvendig for å gjennomføre tilsyn. Statens vegvesen kan pålegge leverandøren å dekke utgiftene til undersøkelser angitt i vedlegg VI i forordningen, dersom dekket viser seg å være feilmerket.

3.2.2 Nærmere om forslaget til endring

Det foreslås at gjeldende første og annet ledd slås sammen i nytt første ledd – myndigheten til å føre tilsyn med leverandører flyttes til første ledd – med den følge at någjeldende annet ledd oppheves. Gjeldende tredje ledd blir nytt annet ledd. Statens vegvesen anser at en slik oppstilling blir mer ryddig ettersom det da ikke står mye av samme tekst to ganger, samt at paragrafen blir kortere og mer oversiktlig uten at det materielle innholdet forsvinner.

I nytt første ledd foreslås det endre ordlyden slik at det klarere fremgår hvem og hva det er aktuelt å føre tilsyn med, samt at det blir bedre samsvar med begrepene som brukes i forordningen. Endringen tydeliggjør at adgangen til å føre tilsyn retter seg mot dekkdistributører og leverandører, men at adgangen også omfatter alle som tilbyr dekk i markedet, bla. kjøretøyleverandører og –distributører da disse anses dekket av ordlyden «enhver annen som utstiller dekk i klassene C1, C2 og C3 på et utsalgssted eller for fjernsalg». Tilsyn vil fortsatt hovedsakelig gjennomføres ovenfor dekkdistributører (overholdelse av art. 6), men det vil være aktuelt med tilsyn mot dekkleverandører (overholdelse av art. 4 og 5) samt kjøretøyleverandører (art. 7) og hostingtjenesteytere (art. 8).

I nytt annet ledd foreslås det å endre ordlyden fra «Utsalgsstedet og leverandør» til «Foretak som nevnt i første ledd», slik at aktører som utstiller dekk 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

¹ Se punkt 2.1 for redegjørelse av hva endringene i ny forordning innebærer.

aktuelt, ettersom adgang til utstillers lokaler ikke gjør seg gjeldende på samme måte som ved et tradisjonelt utsalgssted.

3.3 Til § 3. Påbud om retting og tvangsmulkt

3.3.1 Forslag til ordlyd

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

§ 3. Påbud om retting og tvangsmulkt

Statens vegvesen kan treffe vedtak om pålegg om retting innen en gitt frist dersom tilsyn viser at *foretak som nevnt i § 2 første ledd* overtrer bestemmelsene i art. art. 4, 5, 6, 7 og 8, jf. vedlegg I, II, III, -og IV og VII, i forordningen.

Dersom retting ikke er foretatt innen gitt frist, kan Statens vegvesen fastsette en tvangsmulkt. Tvangsmulkten kan fastsettes som et engangsbeløp eller som en mulkt som løper 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.

3.3.2 Nærmere om forslaget til endring:

I første ledd endres ordlyden fra «utsalgsstedet eller leverandør» til «foretak som nevnt i § 2 første ledd». Det vises til merknaden til § 2 om hvorfor denne ordlyden er valgt.

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 har hjemmel for å ilegge tvangsmulkt i, se bl.a. forskrift om arbeid på kjøretøy.

Det foreslås at siste ledd i gjeldende forskrift tas bort. Klageordningen reguleres i forslag til ny § 5.

3.4 Til § 4. Overtredelsesgebyr

3.4.1 Forslag til ordlyd

Forskriften § 4 foreslås endret slik (endringer markert med kursiv skrift):

§ 4. Overtredelsesgebyr

Dersom noen på vegne av *foretak som nevnt i § 2 første ledd* forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelsene fastsatt i art. 5, jf. vedlegg II, i forordningen, 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.

3.4.2 Nærmere om forslaget

3.4.2.1 Første ledd

I første ledd foreslås det å endre ordlyden «Utsalgsstedet» i gjeldende forskrift til «foretak som nevnt i § 2 første ledd». Det vises til merknaden til § 2 om hvorfor denne ordlyden er valgt.

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 kravene i art. 5 i forordningen til at dekkdistributør skal plassere det standardiserte dekkmerket klart og synlig på eller i nærheten av hvert enkelt dekk. På den måten vil merkingen være synlig for kjøperen. 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. Derfor foreslås det videre at siste punktum om at «Gebyret kan ilegges på stedet», oppheves.

Skyldkravet i gjeldende bestemmelse videreføres. For å kunne ilegge overtredelsesgebyr etter bestemmelsen er det derfor 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 tilsvarende 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 av skyldkravet i bestemmelsen om overtredelsesgebyr. Dersom det på et senere tidspunkt kommer nærmere utredninger fra departementet som skulle tilsi 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.

3.4.2.2 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 dekkmerkeforskriften 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 på denne måten 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. rettsgebyr loven (rettsgebyret er 1. januar 2021 på 1 199 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 unnlatelse 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 være gjenstand for 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 for overtredelsesgebyret.

3.4.2.3 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 § 4 foreslås opphevet. Klageordningen reguleres i forslaget til ny § 5.

3.5 Til (ny) § 5 Klage

3.5.1 Forslag til ordlyd

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

§ 5. Klage

Enkeltvedtak fattet etter denne forskriften kan påklages til Vegdirektoratet.

3.5.2 Nærmere om forslaget

Det foreslås en ny bestemmelse om klageadgang i forskriftens § 5. Gjeldende § 5 om ikrafttredelse foreslås flyttet til ny § 6.

Forslaget til ny § 5 erstatter gjeldende forskrifts § 3 tredje ledd og § 4 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.

Det forslås at Vegdirektoratet skal være klageinstans både for vedtak om pålegg om retting, vedtak om ileggelse av tvangsmulkt samt vedtak om ileggelse av overtredelsesgebyr.

Forslaget til forskriftstekst innebærer at klage på enkeltvedtak truffet med hjemmel i dekkmerkeforskriften kan påklages til Vegdirektoratet uavhengig av om vedtaket gjelder forvaltningsreaksjoner (påbud om retting eller tvangsmulkt) eller 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 bl.a. at det 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 dekkmerkeforskriften.

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. Klagesakene etter vedtak truffet med hjemmel i forskriften, kanskje spesielt 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 dekkmerkeforskriften legges til Vegdirektoratet, så er ikke dette til hinder for at vedtakene kan prøves for domstolen gjennom sivil søksmål. Det vises likevel til forvaltningsloven § 27 b (*om vilkår for å reise sak for domstolene om vedtaket*).

3.6 Til (ny) § 6 Ikrafttredelse

3.6.1 Forslag til ordlyd

Det foreslås at gjeldende § 5 flyttes til ny § 6, samt at tidspunkt for ikrafttredelsen endres slik at endringsforskriften trer i kraft straks (endringer markert med gjennomstreking og kursiv skrift):

§ 6. Ikrafttredelse

Denne forskrift trer i kraft straks.

4 Øvrige merknader

Någjeldende dekkmerkeforskrift har ingen overgangsbestemmelser og det foreslås heller ikke å innta en slik bestemmelse i endringsforskriften.

Vi ber likevel om høringsinstansens vurdering av om det likevel er behov for en overgangsbestemmelse som gir virksomhetene som har plikter etter forskriften tid til å tilpasse seg nye krav, jf. ordningen for virksomheter som har plikter etter forskrift om energimerking mv. av nye personbiler.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

5.1 Dekkleverandører og –distributører

Forslaget til endringsforskrift innebærer utvidete krav til merking av dekk (nye parametere), krav til at merket vises i visuelle reklamer (internett inkludert) og teknisk reklamemateriell, krav til produktdatablad og til å inngi opplysninger i en produktdatabase. Dette vil i sum kunne medføre økte omkostninger og i moderat grad bidra til økning av prisen på dekk.

Dekkdistributørene vil i all hovedsak motta dekk fra leverandørene i merket stand og med tilhørende produktdatablad mv. Utfordringen for distributørene er først og fremst knyttet til det å etablere og drifte egnede systemer og rutiner slik at de ivaretar sine forpliktelser etter forordningen artikkel 6 utover det å sikre at utstilte dekk er merket.

Kravet til merking av regummierte dekk vil få økonomiske og administrative konsekvenser for produsenter av denne typen dekk. Ettersom det så langt ikke foreligger en passende prøvingsmetode for måling av regummierte dekks yteevne, er det vanskelig å gi en detaljert beskrivelse av konsekvensene. Det vil bli behov for å etablere en egnet nasjonal verifiseringsprosedyre for slike dekk, og denne prosedyren må fastsettes i samarbeid med produsentene av regummierte dekk i Norge. Statens vegvesen vil følgelig gå i dialog med aktuelle produsenter og aktører i bransjen når en passende prøvingsmetode er fastsatt av EU.

5.2 Offentlige myndigheter

Økonomiske og administrative konsekvenser for offentlige myndigheter vil i all hovedsak være knyttet til det å føre tilsyn med hvordan dekkleverandører (for Norges vedkommende produsenter av regummierte dekk) og dekkdistributører etterlever kravene i forordningen, samt oppfølging av eventuelle avvik. Statens vegvesen er allerede gitt slik myndighet i gjeldende dekkmerkeforskrift og har også etablert en tilsynsordning.

Implementeringen av ny forordning vil imidlertid kreve tilleggsressurser fra Statene vegvesen ved at gjeldende nasjonale retningslinjer og hjelpemidler for gjennomføring av det operative tilsynet, må revideres.

Erfaringene fra dagens dekkmerkeordning peker i retning av at sluttbrukerne i for liten grad har kunnskap om hvilke opplysninger de som kjøper av dekk har krav på og hvordan disse

kan bidra til mer informerte valg som ivaretar hensynet til kostnadseffektivitet, sikkerhet og miljø. Det bør derfor vurderes iverksatt en egen informasjonskampanje for å gjøre ordningen mer kjent for sluttbrukerne.

Gjennomføringen av ny dekkmerkeforordning i norsk rett krever en moderat økning i ressursbruken for Statens vegvesens vedkommende. Det legges til grunn at dette kan håndteres gjennom intern omdisponering av ressursene innenfor gjeldende budsjetterammer.

6 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 **22/81247** 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