



## Statens vegvesen

Høringsinstansene

Behandlende enhet:  
Region nord

Saksbehandler/innvalgsnr:  
Trond Robert Larsen - 77617129

Vår referanse:  
2010/147039-013

Deres referanse:  
11/256-CHH

Vår dato:  
10.04.2012

### **Forskrift om endring av forskrift 2001-07-11-829 om energimerking m.v. av nye personbiler - Høring**

Vegdirektoratet sender med dette forslag til endring av forskrift om energimerking, på høring.

Vegdirektoratet har av miljø- og effektiviseringshensyn gjort følgende dokumenter tilgjengelig på våre nettsider, [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no) under Tjenester, Offentlige høringer:

- Høringsbrev – Forskrift om endring av forskrift 2001-07-11-829 om energimerking m.v. av nye personbiler,
- Forslag til forskriftstekst - Forskrift om endring av forskrift 2001-07-11-829 om energimerking m.v. av nye personbiler.
- Høringsinstanser

Høringsfrist:

Vi ber høringsinstansene om eventuelle kommentarer innen 6. juni 2012.

Dersom det i fremtiden ønskes høringsbrev med vedlegg sendt direkte på e-post, ber vi om at det opplyses om dette.

Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
Med hilsen

Bodil Rønning Dreyer  
direktør

Bente Nygren

Postadresse  
Statens vegvesen  
vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

Telefon: 06640  
Telefaks: 22 07 37 68  
firmapost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Brynsengfare 6 A  
0067 OSLO

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Båtsfjordveien 18  
9815 VADSØ  
Telefon: 78 94 15 50  
Telefaks: 78 95 33 52

## **Forslag til forskrift om endring av forskrift 2001-07-11 nr. 829 om energimerking m.v. av nye personbiler**

I forskrift 2001-07-11 nr. 829 gjøres følgende endringer:

§ 2 tredje ledd skal lyde:

*Enhver som utstiller personbiler på et utsalgssted skal vederlagsfritt gi utskrift fra den i § 6 nevnte oversikt over drivstofforbruk og CO<sub>2</sub>-utslipp til forbrukere som ber om det.*

§ 3 første ledd tredje strekpunkt skal lyde:

- *tekstene "En oversikt over drivstofføkonomi og CO<sub>2</sub>-utslipp med data om samtlige nye personbiler fins tilgjengelig på [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no). Utskrift fra oversikten fås gratis på alle utsalgssteder." og "Et kjøretøysdrivstofforbruk og CO<sub>2</sub>-utslipp bestemmes ikke bare av dets energieffektivitet, men også av kjørestil og andre ikke-tekniske faktorer". CO<sub>2</sub> er den viktigste drivhusgassen som er ansvarlig for den globale oppvarmingen."*

§ 4 tredje ledd tredje strekpunkt skal lyde:

- *tekstene "En oversikt over drivstofføkonomi og CO<sub>2</sub>-utslipp med data om samtlige nye personbiler fins tilgjengelig på [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no). Utskrift fra oversikten fås gratis på alle utsalgssteder." Og "Et kjøretøysdrivstofforbruk og CO<sub>2</sub>-utslipp bestemmes ikke bare av dets energieffektivitet, men også av kjørestil og andre ikke-tekniske faktorer". CO<sub>2</sub> er den viktigste drivhusgassen som er ansvarlig for den globale oppvarmingen."*

§ 6 første ledd skal lyde:

*Statens vegvesen utarbeider og ajourholder årlig en oversikt over drivstofforbruk og CO<sub>2</sub>-utslipp for nye personbiler, jf. art. 4 i direktiv 1999/94/EF, som endret ved direktiv 2003/73/EF. Oversikten gjøres tilgjengelig for forbrukerne på "[www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no)". Forbrukerne skal ved forespørsel gis gratis utskrift fra oversikten på utsalgsstedene og hos Statens vegvesen.*

§ 7 Tilsyn skal lyde:

*Regionvegkontoret fører tilsyn med at enhver som utstiller nye personbiler på et utsalgssted oppfyller bestemmelsene om miljømerking og miljøinformasjon slik dette er bestemt i § 2 og bestemmelsene om salgsfremmende dokumentasjon slik dette er bestemt i § 5. Regionvegkontoret kan også føre tilsyn med fabrikant og importør av nye personbiler for å se om de oppfyller bestemmelsene om salgsfremmende dokumentasjon slik dette er bestemt i § 5.*

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

§ 8 Påbud om retting og tvangsmulkt skal lyde:

*Regionvegkontoret kan treffe vedtak om retting innen en gitt frist dersom tilsyn viser at utsalgsstedet eller fabrikant/importør overtrer bestemmelsene om miljømerking og miljøinformasjon slik dette er bestemt i forskriften § 2 og § 5.*

*Dersom retting ikke er foretatt innen gitt frist, kan regionvegkontoret fastsette en tvangsmulkt. Tvangsmulkten fastsettes som et engangsbeløp. Tvangsmulkten kan maksimalt settes til kr. 5 000. Endelig vedtak om betaling av tvangsmulkt er tvangsgrunnlag for utlegg, jf. tvangsfullbyrdsloven § 7-2. Tvangsmulkt inndrives av regionvegkontoret.*

*Vegdirektoratet er klageinstans for vedtak om retting innen en gitt frist og tvangsmulkt truffet av regionvegkontoret.*

§ 9 Overtredelsesgebyr skal lyde:

*Dersom noen på vegne av utsalgsstedet forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelsene om energimerking som fastsatt i § 2 første ledd, kan regionvegkontoret ilegge utsalgsstedet et overtredelsesgebyr på kr 1 500,-. Gebyret kan ilegges på stedet.*

*Er ikke gebyret betalt innen tre uker etter illeggelsen, forhøyes det med femti prosent. Overtredelsesgebyret tilfaller staten.*

*Endelig vedtak om overtredelsesgebyr er tvangsgrunnlag for utlegg, jf. tvangsfullbyrdsloven § 7-2.*

*Klage over ilagt gebyr må fremmes innen tre uker regnet fra det tidspunkt da gebyret ble ilagt. Ved beregning av fristen gjelder forvaltningsloven § 29 fjerde ledd og § 30. Tingretten er klageinstans, men klagen fremsettes for regionvegkontoret. I klagen skal det oppgis de grunner klagen støtter seg på og eventuelle bevis. For øvrig gjelder forvaltningsloven § 32. Klage over ilagt gebyr hindrer ikke forhøyelse etter andre ledd.*

*Klagebehandlingen forberedes av regionvegkontoret. Gebyr eller forhøyelse av gebyr kan frafalles av regionvegkontoret. Søknad om frafallelse kan fremsettes sammen med, eller uavhengig av, klage til tingretten. I forbindelse med klage til tingsretten skal spørsmålet om frafall av gebyr vurderes. Regionvegkontoret kan også oppheve ilagt gebyr dersom klageforberedelsen til tingretten viser at det er ulovlig ilagt. For avgjørelse av søknad om frafallelse gjelder forvaltningslovens regler. Avgjørelse om frafallelse kan likevel ikke påklages.*

*Regionvegkontoret sender klagen til tingretten på det sted der utsalgsstedet har sin forretningsadresse. Ved tingrettens behandling av saken innkalles klageren til rettsmøte ved forkynning av stevning. Klage kan likevel avgjøres uten at det holdes rettsmøte dersom retten finner det ubetenkelig. Det er ikke nødvendig å innkalle klageren til rettsmøte hvor det bare avsies kjennelse. Dersom klager eller vitner innkalles til rettsmøte, skal også regionvegkontoret varsles.*

*Retten kan innhente de bevis den anser hensiktsmessig. Den kan gi regionvegkontoret pålegg og begjære rettergangskritt foretatt ved andre retter. Under rettsmøte til behandling av klagen plikter en hver å møte og forklare seg som vitne i tingretten og framlegge dokumenter etter de regler*

*som gjelder for hovedforhandlingen i straffesaker ved tingrett. Protokollasjon foretas etter reglene for hovedforhandling.*

*Uteblir klageren uten at det er opplyst eller sannsynlig at han har gyldig fravær, kan klagen avgjøres på grunnlag av sakens øvrige opplysninger.*

*Er det begjært oppfriskning for oversitting av klagefristen, kan tingretten ved behandling av begjæringen samtidig avgjøre selve saken. For øvrig gjelder straffeprosesslovens regler, herunder reglene i kap. 30 om saksomkostninger så langt de passer. Reglene i straffeprosessloven kap. 9 om offentlig forsvarer gjelder ikke. Forkynning i klagesaker kan foretas av en polititjenestemann.*

§ 10 Overgangsbestemmelser erstatter gjeldende § 7 og skal lyde:

*Energimerker som nevnt i § 3, plakat/elektronisk skjerm som nevnt i § 4 og salgsfremmende dokumentasjon som nevnt i § 5 som ikke er i overensstemmelse med forskriftens krav, kan benyttes inntil 6 måneder etter denne forskriftens ikrafttredelse.*

Gjeldende § 8 Ikrafttredelse blir ny § 11.

## **Høring – Forskrift om endring av forskrift 2001-07-11-829 om energimerking mv. av nye personbiler**

### **1. Generelt:**

Vegdirektoratet sender med dette på høring forslag til forskrift om endring av forskrift 2001-07-11-829 om energimerking mv. av nye personbiler. Det er Samferdselsdepartementet som fastsetter forskriften. Vegdirektoratet er blitt bedt om å forberede, sende på høring, oppsummere høringssvarene og oversende til Samferdselsdepartementet utkast til ny forskrift som fastsetter slike nærmere bestemmelser.

Forskriften trer i kraft fra det tidspunkt Samferdselsdepartementet bestemmer.

### **2. Høringsfrist:**

Høringsfristen er satt til 6. juni 2012.

Det kan ikke påregnes at svar som er innkommet etter denne fristen blir tatt i betraktning.

Høringssvarene kan sendes pr. post elektronisk til [firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no). Høringsbrev med tilhørende vedlegg er tilgjengelig på våre internettsider [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no). Forskrift 2001-07-11-829 om energimerking mv. av nye personbiler finnes tilgjengelig på [www.lovdata.no](http://www.lovdata.no).

Direktiv 1999/94/EF som endret ved direktiv 2003/73/EF finnes på <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2005:255:0022:0142:DA:PDF>.

### **3. Bakgrunn:**

Forskrift om energimerking mv. av nye personbiler ble fastsatt av Vegdirektoratet 11. juni 2001 (endret 5. november 2004 og 11. juli 2011, heretter kalt merkeforskriften). Forskriften er hjemlet i lov 18. desember 1981 nr. 90 om merking av forbruksvarer § 3 og § 8, jf. også delegeringsvedtak 6. juli 2001 nr. 821.

Merkeforskriften gir nærmere bestemmelser om hvordan sted som utstiller nye personbiler for salg, plikter å opplyse forbrukerne om drivstofforbruk og CO<sub>2</sub>-utslipp for de utstilte bilene. Forskriften har imidlertid ingen nærmere bestemmelser om tilsyn med i hvilken grad bestemmelsene rent faktisk overholdes. Den har heller ikke – naturlig nok så lenge det ikke er etablert en tilsynsordning – bestemmelser om hvordan evt. brudd på energimerkekravene til nye personbiler som utstilles for salg skal sanksjoneres.

Barne, likestillings- og inkluderingsdepartementet fremmet i prop. 99L (2009-2010) forslag til endringer i lov om merking av forbruksvarer mv. (heretter kalt merkeloven). Endringsloven trådte i kraft 1. januar 2011 og innebærer at Statenes vegvesen er gitt hjemmel til å gi pålegg om retting av feil og mangler ved miljømerking og miljøinformasjon for nye personbiler som utstilles for salg eller

leasing. Statens vegvesen kan også utstede overtredelsesgebyr dersom det i tilsyn viser seg at bestemmelsene er overtrådt og forutsatt at forskriften fastsetter at overtredelse av bestemmelsene kan medføre slikt gebyr.

Vegvesenets myndighet til å føre tilsyn med bestemmelsene i merkeforskriften følger nå av merkeloven § 6. jf. delegasjonsvedtak i kgl. res. 28.01. 2011 om delegering av myndighet etter merkeloven til Olje- og energidepartementet og Samferdselsdepartementet og delegasjonsvedtak 14.02. 2011 om delegering av myndighet etter lov om merking av forbruksvarer mv. § 3, § 6 første ledd og § 8 fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet.

Samferdselsdepartementet har i brev datert 17.02. 2011 til Vegdirektoratet vist til at merkeloven § 7 fjerde ledd og merkeloven 10 fjerde ledd er nye bestemmelser som gir hjemmel for å gi nærmere bestemmelser om tvangsmulkt og overtredelsesgebyr. Myndigheten til å gi slike nærmere bestemmelser inngår ikke i delegasjonsvedtak 14.02. 2011 fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet. Departementet ber imidlertid om at Statens vegvesen – i egenskap av tilsynsmyndighet – forestår det praktiske arbeidet med å forberede nærmere bestemmelser om tvangsmulkt og overtredelsesgebyr. Bestemmelsene fastsettes av Samferdselsdepartementet etter at Vegdirektoratet har hatt utkast til ny forskrift på offentlig høring.

#### **4. Formålet med bestemmelsene om energimerking av nye personbiler:**

Merkeforskriften gjennomfører direktiv 1999/94/EF, endret ved direktiv 2003/74/EF, om tilgjengeligheten av forbruksopplysninger om drivstofføkonomi og CO<sub>2</sub>-utslipp i forbindelse med markedsføringen av nye personbiler. Det følger av fortalen til direktivet at formålet med bestemmelsene om energimerking av nye personbiler er å bidra til reduksjon av klimagasser. Det tas utgangspunkt i at CO<sub>2</sub>-utslippene for en stor del stammer fra personbilene. Informasjon i form av relevante og sammenlignbare opplysninger om personbilers spesifikke drivstofforbruk og CO<sub>2</sub>-utslipp skal bidra til at forbrukernes valg styres i retning av biler som bruker mindre drivstoff og dermed slipper ut mindre CO<sub>2</sub>. Dette skal igjen føre til at produsentene treffer tiltak med sikte på å få ned drivstofforbruket i bilene de produserer.

Det følger av artikkel 11 i direktiv 1999/94/EF at landene som forpliktes etter direktivet skal fastsette hvilke sanksjoner som skal anvendes ved brudd på nasjonale bestemmelser vedtatt i henhold til direktivet. Sanksjonene skal være virkningsfulle og stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.

Departementet uttaler i prop. 99L (2009-2010) at det gjennom klimaforliket er fastsatt et mål om at CO<sub>2</sub>-utslippene fra transportsektoren skal reduseres 2,5 – 4 millioner tonn pr. år i forhold til SFTs referansebane. Det vises også til at vegsektoren står for over halvparten av utslippene fra transportsektoren. Departementet viser til at mange bilkjøpere er opptatt av miljø, og drivstofforbruket er i tillegg en viktig del av økonomien i bilholdet. Også ut fra forbrukerhensyn er det uheldig at det slurves med de forskriftspålagte opplysningene i annonser og butikker.

Departementet mener at det for å bedre kontrollen med kravene til energimerking av nye personbiler, bør utpekes et særskilt tilsynsorgan for merkeforskriften. Videre at tilsynsorganet gis hjemmel til å sanksjonere etter merkeloven. I proposisjonen uttales det at denne myndigheten bør delegeres til Statens vegvesen.



## **5. Kort om merkeforskriftens krav til utstillere av nye personbiler:**

Vegdirektoratet finner det mest hensiktsmessig at de nærmere bestemmelsene om tilsyn og sanksjoner innarbeides i form av endringsforskrift til merkeforskriften. Tilsyns- og sanksjonsbestemmelsene må – slik vi vurderer det – sees i sammenheng med og tilpasses de materielle kravene til energimerking av nye personbiler.

Det følger av merkeforskriften § 2 at enhver som utstiller nye personbiler på et utsalgssted er forpliktet til å anbringe et energimerke til hver enkelt bil som utstilles. De nærmere kravene til energimerkets form og innhold fremgår av merkeforskriften § 3. Utstiller er også forpliktet til å sette opp plakat eller elektronisk skjerm med energiinformasjon for hvert enkelt bilmerke slik dette er fastsatt i merkeforskriften § 4. Videre skal utstiller - dersom forbruker ber om det – vederlagsfritt utlevere oversikt over drivstofforbruk og CO<sub>2</sub>-utslipp for nye personbiler med et innhold som beskrevet i merkeforskriften § 6.

Kravene i merkeforskriften § 2 retter seg i første rekke mot den som i egenskap av å være forhandler, utstiller nye personbiler for salg eller leasing. Fabrikanten forpliktes imidlertid også ved at han skal levere relevant informasjon til forhandler slik at vedkommende forhandler kan utføre sine plikter etter forskriften, jf. merkeforskriften § 2 fjerde ledd.

Kravene til energimerking gjelder for bil gruppe M1 (personbil); bil for persontransport med høyst 8 sitteplasser i tillegg til førerstedet og som tidligere ikke har vært registrert i Norge eller utlandet, jf. merkeforskriften § 1 tredje ledd. I praksis innebærer dette at kravene til energimerking knyttes opp mot fabrikknye biler. Såkalte "overliggere", kjøretøy som har stått på lager noen år uten å ha vært registrert, innbefattes imidlertid også.

Kravene til energimerking er videre avgrenset til nye personbiler utstilt på et utsalgssted. Bilforhandlernes utsalgslokaler utgjør kjerneområdet, men som det fremgår av merkeforskriften § 1 fjerde ledd er virkeområdet videre enn forhandlers faste utstillingslokaler. Utstillinger på messer omfattes bl.a. også av definisjonen utsalgssted.

Det følger også merkeforskriften § 5 at salgsfremmende dokumentasjon (tekniske håndbøker, brosjyrer, reklame i aviser, blader og fagpresse samt plakater) skal inneholde informasjon om drivstofforbruk og CO<sub>2</sub>-utslipp for de modeller og varianter som dokumentasjonen omhandler. Ansvarssubjekt etter denne bestemmelsen vil kunne være forhandler, importør og/eller fabrikant alt etter hvem som fremmer dokumentasjonen.

Forslaget til endringsforskrift innebærer ingen vesentlige endringer/skjerpinger i de materielle kravene til merking og miljøinformasjon. Endringsforskriften inneholder først og fremst nye bestemmelser om tilsyn, tvangsmulkt og overtredelsesgebyr.

Det at den årlige publikasjonen "oversikt over drivstofforbruk og CO<sub>2</sub>-utslipp for nye personbiler" laget av Statens vegvesen - i samarbeid med Opplysningsrådet for biltrafikken - ikke lenger utgis som trykksak, gjør likevel at merkeforskriften §§ 3, 4 og 6 må endres. Siste utgave av oversikten gjelder for nye personbiler 2006/2007. Trykksaken er erstattet av "Nybilvelgeren" som er en elektronisk basert tjeneste gjort tilgjengelig på [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no).

Selv om det allerede indirekte er nevnt, presiseres det for ordens skyld at de materielle kravene om energimerking rettet mot sted som utstiller nye personbiler for salg trådte i kraft allerede i 2001. Kravene om at det skal anbringes et energimerke til hver enkelt bil som utstilles, kravet om plakat/elektronisk skjerm for hvert enkelt bilmerke i utstillingslokalet osv. har m.a.o. vært virksomt i mer enn 10 år.

Det skal også opplyses at ordningen med såkalte miljøklasser der nye biler deles inn i fem klasser fra A til E, som også får ulike farger fra grønn til gul, oransje og rød avhengig av gram CO<sub>2</sub>-utslipp pr. km er en bransjestandard. Klassifiseringen i slike miljøklasser er m.a.o. ikke en del av merkeforskriften som tilsynsmyndigheten kan føre tilsyn med. Det som kan kreves etter merkeforskriften følger av gjeldende forskrift §§ 3, 4, 5 og 6.

#### **6. Nærmere om de enkelte endringsforslagene:**

##### § 2 tredje ledd, § 3 første ledd tredje strekpunkt, § 4 tredje ledd tredje strekpunkt og § 6 første ledd:

Det følger av artikkel 4 direktiv 1999/94/EF, som endret ved direktiv 2003/73/EF, at medlemsstatene skal påse at en veileder om drivstofforbruk og CO<sub>2</sub>-utslipp som oppfyller kravene i vedlegg II i direktivet, utarbeides i samråd med produsentene minst én gang i året. Veilederen skal være bærbar, kompakt og gratis for alle forbrukere på utsalgsstedene, og også fra et organ som skal utpekes i hvert medlemsland.

Kravet i direktivet artikkel 4 ble i gjeldende forskrift formulert som et krav om at Opplysningsrådet for veitrafikken – i samarbeid med fabrikantene, evt. sammen med deres representanter, minst en gang i året utarbeider en oversikt over drivstofforbruk og CO<sub>2</sub>-utslipp for nye personbiler. Videre at forbrukerne ved forespørsel kan få denne oversikten gratis hos utsalgsstedene og hos Statens vegvesen. Kravet har i praksis vært ivaretatt ved at Statens vegvesen – i samarbeid med Opplysningsrådet for veitrafikken og på grunnlag av opplysninger fra norske bilimportører – årlig har gitt ut trykksaken "Oversikt over drivstofforbruk og CO<sub>2</sub>-utslipp for nye personbiler". Trykksaken ble som nevnt gitt ut sistegang for 2006/2007 og er etter dette blitt erstattet av en elektronisk tjeneste på [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no) ; Nybilvelger.

Vegdirektoratet mener at "Nybilvelger" oppfyller kravene til innhold slik dette er beskrevet i vedlegg II direktiv 1999/94/EF, som endret ved direktiv 2003/73/EF. Vegdirektoratet er også av den oppfatning at dersom forbrukerne på forespørsel kan få utskrift fra "Nybilvelger" vederlagsfritt etter eget ønske, er i realiteten også kravet i artikkel 4 om "bærbar, kompakt og gratis" veileder oppfylt.

Forslaget til § 2 tredje ledd, § 3 første ledd tredje strekpunkt, § 4 tredje ledd tredje strekpunkt og § 6 første ledd speiler det forhold at slik veileder ikke lenger gis ut som trykksak, men heller er tilgjengelig via internett.

Det antas at etterspørselen etter utskrift fra "Nybilvelger" vil være meget begrenset. Det viktige etter vårt syn er at forbrukerne gjøres oppmerksom på at det finnes en veileder som er gjort tilgjengelig via internett og hvor den rent faktisk er å finne. Vi mener likevel det er riktig å opprettholde en bestemmelse om at det vederlagsfritt kan gis utskrift fra "Nybilvelger". Dette som en "sikkerhetsventil" for forbrukere som ønsker informasjon om drivstofforbruk og CO<sub>2</sub>-utslipp, men som ikke har tilgang på internett.



## § 7 Tilsyn:

Bestemmelsen er ny.

Statens vegvesen er allerede gitt myndighet til å føre tilsyn etter merkeforskriften. Dette gjenspeiles i endringene til merkeloven, bl.a. ved at Statens vegvesen har fått direkte kompetanse til å pålegge retting, jf. merkeloven §§ 7 og 12. Statens vegvesens tilsynskompetanse følger videre av tidligere nevnte delegasjonsvedtak gitt med hjemmel i merkeloven § 6. Nærmere tilsynsbestemmelser forutsettes imidlertid innarbeidet i merkeforskriften.

Forslaget til ny § 7 i merkeforskriften gjentar i det vesentlige innholdet i merkeloven § 6. Forskriften presiserer imidlertid at det er regionvegkontorene i Statens vegvesen som har det operative ansvaret for planlegging, gjennomføring og oppfølging av virksomhetene som har plikter etter merkeforskriften. Regionvegkontoret vil i praksis si tilsynsseksjonene i trafikant- og kjøretøyavdelingene ved regionvegkontorene.

Arbeidet med godkjenning av og tilsyn med trafikkskoler/kursarrangører, kjøretøyverksteder og kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll ble lagt til egne, nyopprettede tilsynsseksjoner i 2008. Bakgrunnen for opprettelsen var dels hensynet til kompetanse og profesjonalitet, dels var det begrunnet i hensynet til rendyrking av tilsynsrollen innenfor trafikant- og kjøretøyområdet. Hensynet til at tilsynsarbeidet skulle gis prioritet var også en del av begrunnelsen.

Vegdirektoratet finner det mest hensiktsmessig at også tilsynet etter merkeforskriften legges til tilsynsseksjonene ved regionvegkontorene. Seksjonene har i de årene de har vært i drift etablert en bred erfaring med tilsynsarbeid. Tilsynsvirksomheten tar utgangspunkt i og legges opp etter de retningslinjer som gjelder for kvalitetsrevisjoner. Seksjonene er fortrolige med det å treffe forvaltningsvedtak der det gis frister for retting av feil og mangler, og de har myndighet til å treffe inngripende vedtak i form av tilbakekalling av godkjenning ved vesentlige overtredelser av det regelverket som regulerer etablering av drift av trafikkskoler m.v. Hensynet til effektiviteten i vegvesenets samlede tilsynsarbeid taler også for at tilsynet med merkeforskriften legges til regionvegkontorenes tilsynsseksjoner. Tilsyn etter merkeforskriften egner seg etter vårt syn godt for å kunne kombineres med tilsynet med kjøretøyverksteder og kontrollorganer for periodiske kjøretøykontroll fordi flertallet av bilforhandlerne også har godkjenning som kjøretøyverksted og/eller kontrollorgan. Mange av disse er også såkalte autoregforhandlere ved at de er gitt tillatelse til å ny- og omregistrere kjøretøy direkte ved hjelp av dataverktøyet Autoreg.

Det skal nevnes at forskriftene som regulerer etablering og drift av trafikkskoler m.v. ikke har regler om tvangsmulkt eller overtredelsesgebyr.

Forslaget om å legge det operative ansvaret for tilsynet etter merkeforskriften til regionvegkontorenes tilsynsseksjoner bygger på den forutsetning at Vegdirektoratet gir nærmere retningslinjer for tilsynet etter merkeforskriften, bl.a. ved at det utarbeides retningslinjer/prosessbeskrivelser med tilhørende sjekklistene m.v. til bruk i det operative tilsynet.

Som det vil fremgå av første ledd i forslaget til ny § 7, vil tilsynsmyndigheten til regionvegkontoret være ikke være avgrenset bare til den som utstiller nye personbiler. Fabrikant/importør vil også kunne omfattes av tilsynet, men da avgrenset til tilsyn med om deres salgsfremmende dokumentasjon oppfyller kravene i merkeforskriften § 5.

Vegdirektoratet har som utgangspunkt at operativt tilsyn i virksomhetenes lokaler først og fremst vil bli rettet mot forhandlere som utstiller for salg eller leasing enten dette skjer i faste eller midlertidige utstillingslokaler (messer inkludert) og til de plikter som følger av merkeforskriften § 2 og § 5. Det presiseres også at pliktene etter § 5 bare kommer til anvendelse i de tilfeller det er tilsynssubjektene selv som har utarbeidet og distribuert den salgsfremmende dokumentasjonen. Forhandlere skal f.eks. ikke gjøres ansvarlig for evt. feil og mangler i instruksjonsbok eller lignende.

Tilsyn rettet mot fabrikant/importør vil etter Vegdirektoratets syn kunne foretas som "postalt" tilsyn uten at det er behov for tilgang til lokalene. Det som kan utløse et slikt tilsyn vil være at regionvegkontorene i tilsynet med forhandlerne eller på annen måte blir gjort oppmerksom på feil eller mangler ved salgsfremmende dokumentasjon som fabrikant/importør har ansvaret for.

Andre ledd i forslag til § 7 konstituerer en plikt for utsalgsstedet til å medvirke til at tilsynet kan gjennomføres på en effektiv måte ved at tilsynsmyndigheten - på oppfordring - skal gis tilgang til utsalgslokalene for å gjøre de nødvendige undersøkelser for å fastslå om virksomheten oppfyller merkeforskriftens krav slik disse fremkommer i §§ 2 og 5. Utsalgsstedet plikter også å gi tilsynsmyndigheten nødvendig bistand til gjennomføring av tilsynet så lenge dette er saklig begrunnet i formålet med tilsynet. Som en del av dette, plikter også utsalgsstedene å utlevere dokumenter som danner bevis i en tilsynssak (salgsfremmende dokumentasjon, energimerker m.v.).

Det vil være opp til tilsynsmyndighetens skjønn å bestemme om tilsynet skal være varslet eller uanmeldt.

#### § 8 Påbud om retting og tvangsmulkt:

Bestemmelsen er ny.

Forslaget i første ledd til ny § 8 gjentar og presiserer bestemmelsene i merkeloven § 7 og er derfor av mer informativ karakter. Bestemmelsen innebærer uansett at regionvegkontoret – dersom man i et tilsyn avdekker overtredelser av kravene til miljømerking og/eller miljøinformasjon – kan gi pålegg om at manglende, mangelfull eller feil merking og/eller informasjon skal rettes innen en gitt frist.

Manglende merking vil være at energimerke som beskrevet i merkeforskriften § 3 ikke er satt opp klart og synlig på eller i nærheten av hver enkelt utstilte personbil. Manglende miljøinformasjon vil være at plakat/elektronisk skjerm som beskrevet i merkeforskriften § 4 ikke er satt opp i utstillingen på utsalgsstedet. Det samme gjelder dersom oversikt som beskrevet i merkeforskriften § 6 ikke fins tilgjengelig hos forhandler og/eller ikke utleveres gratis på forespørsel. Mangelfull merking eller miljøinformasjon vil foreligge dersom energimerke etter merkeforskriften § 3, plakat/elektronisk skjerm etter § 4 eller salgsfremmende dokumentasjon etter § 5 har en form eller innhold som avviker fra de spesifikke kravene som fremkommer i nevnte bestemmelser. Feil energimerking eller miljøinformasjon foreligger dersom opplysninger om drivstofforbruk og CO<sub>2</sub>-utslipp på energimerke, plakat/elektronisk skjerm eller salgsfremmende dokumentasjon ikke er i overensstemmelse med fabrikantens spesifikasjoner.

Hva som er en rimelig frist for å innrette seg etter et pålegg om retting vil variere ut fra omfanget av evt. feil og mangler ved miljømerkingen/-informasjonen. Det vil således være opp til tilsynsmyndighetens skjønn å bestemme hva som er rimelig frist. Den vedtaket retter seg mot må uansett gis så lang frist at han har reell mulighet til å innrette seg. Hva som er rimelig frist må sees i

sammenheng med at fristoverskridelse kan medføre tvangsmulkt. Fristen bør ikke noe tilfelle være mindre enn en uke.

Pålegg om retting vil være et enkeltvedtak slik dette defineres i forvaltningsloven og skal derfor oppfylle forvaltningsrettens krav til form, innhold og underretning. Påleggene skal være skriftlige og begrunnede med opplysninger om klageadgang m.v. Påleggene om retting må klart angi hva den ansvarlige må gjøre for å oppfylle kravene til energimerking og miljøinformasjon slik at vedkommende har reell mulighet til å unngå at det påløper tvangsmulkt.

Merkeloven § 7 annet ledd gir Statens vegvesen myndighet til å fastsette en tvangsmulkt som den som vedtaket retter seg mot skal betale dersom retting ikke skjer innen fristen. Det følger av bestemmelsen at slik tvangsmulkt kan fastsettes som en løpende mulkt eller et engangsbeløp. Samferdselsdepartementet er i delegasjonsvedtak i kgl. res. 28,01. 201, jf. merkeloven § 7 fjerde ledd, gitt myndighet til å utferdige nærmere bestemmelser om tvangsmulktenes størrelse, varighet, fastsettelse og gjennomføring, herunder bestemmelser om inndriving, betaling og klagebehandling. Forslaget til andre ledd til ny § 8 i merkeforskriften gir slike nærmere bestemmelser.

Kjernen i andre ledd til ny § 8 i merkeforskriften er at regionvegkontoret, dersom den som vedtaket om retting retter seg mot ikke foretar retting innen den frist som fremgår av vedtaket, kan treffe vedtak om at vedkommende må betale en tvangsmulkt.

Formålet med tvangsmulkten er at den som er ansvarlig for at det foretas retting etter pålegg fra tilsynsmyndigheten skal få en økonomisk motivasjon for å etterleve pålegget. Tvangsmulkt er ikke straff, og det vil alltid være mulig for den ansvarlige å unngå den. Den har virket etter sin hensikt dersom den ansvarlige innretter seg etter pålegget om retting slik at han slipper å betale.

Vedtaket om tvangsmulkt vil være et forvaltningsvedtak på lik linje med pålegg om retting. Det er således ikke et vilkår for ilegging av tvangsmulkt at den ansvarlige kan klandres eller har utvist subjektiv skyld. Vedtak om tvangsmulkt treffes som selvstendig vedtak etter at det er konstatert at pålegg om retting rent faktisk ikke er blitt gjennomført til fastsatt frist.

Tvangsmulkt kan fastsettes om et engangsbeløp som påløper når fristen for å gjennomføre vedtaket er oversittet, eller som en løpende mulkt som påløper pr. dag, uke eller måned etter at fristen for retting er utløpt. Vegdirektoratet foreslår at tvangsmulkten fastsettes som et engangsbeløp. Dette begrunnes med at ordningen skal være enkel å administrere. Ordningen med engangsbeløp synes også best egnet når det er særlig viktig at det settes press bak pålegg om retting.

Vegdirektoratet har som utgangspunkt at tvangsmulkten bør settes så høyt at den virker som et reelt oppfylleelsespress. Det må også tas i betraktning at dersom den pålegget retter seg mot innretter seg lojalt, vil ikke spørsmålet om tvangsmulkt aktualiseres. Hensynene nevnt foran må imidlertid balanseres mot hensynet til at tvangsmulkten skal være forholdsmessig i forhold til innholdet i pålegget om retting.

Undersøkelser gjort hos andre forvaltningsmyndigheter som gjennom lov eller forskrift er gitt myndighet til å utferdige tvangsmulkt, viser at størrelsen på tvangsmulkten ikke er fastsatt i loven eller forskriften, men overlatt til forvaltningens skjønn.

Vegdirektoratet foreslår samme ordning for evt. tvangsmulkt gitt med hjemmel i merkeforskriften. Størrelsen på en evt. tvangsmulkt må etter hvor omfattende overtredelse det er snakk om som har utløst pålegg om retting. Manglende eller feil miljømerking og/eller miljøinformasjon vil etter vårt syn utløse en større tvangsmulkt enn mangelfull merking/informasjon.

Vi har likevel valgt å sette et maksimalbeløp for tvangsmulkten på kr 5 000,-. Vegdirektoratet har imidlertid liten eller ingen erfaring med bruk av tvangsmulkt som redskap for å fremtvinge lojalitet til forvaltningsvedtak. Vi har eller ikke full oversikt over kostnadene den enkelte virksomhet har til lojal etterlevelse av kravene til miljømerking/miljøinformasjon og ber derfor spesielt om høringsinstansenes syn på å innføre et slikt maksimalbeløp, herunder også hva som kan være en rimelig størrelse. Vegdirektoratet ber også på høringsinstansenes syn på en alternativ modell der tvangsmulkten settes til kr 2 500, - pr. uke, men også her med et maksimalt beløp på kr 5 000,-.

Vegdirektoratet antar uansett at det vil være rent unntaksvis at en tilsynssak kommer så langt at det vil være aktuelt å gjøre seg nytte av tvangsmulkt.

Forslaget til tredje ledd til ny § 8 tar utgangspunkt i at både pålegg om retting og vedtak om tvangsmulkt er enkeltvedtak i forvaltningslovens forstand og at de derfor kan klages på. Vegdirektoratet vil derfor være klageinstans for begge typene vedtak truffet av regionvegkontoret.

Dersom pålegg om retting innen en gitt frist klages på og klagen gis utsettende virkning, jf. forvaltningsloven § 42, legger Vegdirektoratet til grunn at vedtak om tvangsmulkt ikke fastsettes før klagesaken er endelig avgjort av Vegdirektoratet. Vegdirektoratet legger videre til grunn at evt. tvangsfullbyrdelse av vedtak om tvangsmulkt knytter seg til endelig vedtak. Dette innebærer at evt. tvangsfullbyrdelse ikke kan skje før klagefristen er ute. Klages det på vedtaket om tvangsmulkt kan ikke tvangsfullbyrdelse skje før klageinstansen har truffet endelig vedtak.

#### § 9 Overtredelsesgebyr:

Merkeloven § 10 første ledd gir Statens vegvesen myndighet til å ilegge et overtredelsesgebyr dersom noen forsettlig eller uaktsomt overtrer merkeloven § 5. Merkeloven § 5 forbyr bl.a. å selge eller fremby til salg varer som ikke er merket i samsvar med forskrifter gitt med hjemmel i loven eller der merkingen inneholder uriktige opplysninger. Forutsetningen for å ilegge slikt gebyr er at det følger direkte av merkeforskriften selv at overtredelse kan medføre overtredelsesgebyr.

Samferdselsdepartementet er i delegasjonsvedtak i kgl. res. 28,01. 201, jf. merkeloven § 10 fjerde ledd, gitt myndighet til å utferdige nærmere bestemmelser om overtredelsesgebyr, herunder om utmåling, inndrivning, betaling og klagebehandling. Forslaget til ny § 9 i merkeforskriften gir slike nærmere bestemmelser.

Vegdirektoratet foreslår at subjektet for evt. overtredelsesgebyr skal være foretaket som utstiller eller tilbyr for salg eller leasing nye personbiler (utsalgsstedet). Vilkåret for å kunne utstede slikt gebyr vil være at noen som handler på vegne av foretaket, har opptrådt forsettlig eller uaktsomt. Det er m.a.o. et vilkår om subjektiv skyld. Det er ikke et vilkår at overtredelsen er foretatt av foretakets eier eller øverste ledelse. Det er heller ikke et vilkår at det kan påvises at en bestemt person har overtrådt kravene om energimerking. Foretaket kan også ilegges overtredelsesgebyr for såkalte anonyme og kumulative feil. I den nærmere vurderingen av om foretaket skal ilegges



overtredelsesgebyr vil tilsvarende momenter som oppregnet i straffeloven 1902 § 48 b tjene som veiledning.

Begrunnelsen for at vi kun foreslår foretaket som ansvarssubjekt for overtredelsesgebyret og ikke fysiske personer i foretaket, er at det er foretakets ledelse som er nærmest til å se til av kravene om energimerking blir oppfylt og som gjennom opplæring og instruksjoner kan iverksette tiltak for å forhindre overtredelser.

Som det fremgår i første ledd til ny § 9 i merkeforskriften forslås det at overtredelsesgebyr bare kan ilegges for overtredelse av kravet om å anbringe energimerke i henhold til forskriften § 3 klart og synlig på eller i nærheten av hver enkelt bil. Overtredelse av kravet om at utsalgsstedet vederlagsfritt skal utlevere oversikt som angitt i forskriften § 6 samt overtredelse av kravet om å sette opp plakat 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 merkeloven § 10 reserverer overtredelsesgebyret til overtredelse av merkeloven § 5 og at denne igjen uttrykkelig viser til kravet om merking.

Størrelsen på gebyret er foreslått satt til kr. 1 500,-. Det legges til grunn at beløpet skal være lavere enn laveste sats for forenklet forelegg. Overtredelsesgebyr er ikke straff i straffelovens forstand. Vi har derfor foreslått at overtredelsesgebyret skal være på samme nivå som høyeste gebyrsats for vegtrafikkgebyret (gebyr for manglende bruk av verneutstyr). Vi ser imidlertid at det kan argumenteres med at overtredelsesgebyr etter merkeforskriften – til forskjell fra vegtrafikkgebyret – retter seg mot virksomheter og ikke fysiske personer og at dette i seg selv forsvare et høyere gebyr; kr. 3 000,-. Vi ber spesielt om høringsinstansenes syn på størrelsen på overtredelsesgebyret.

Det presiseres at overtredelsesgebyr bare kan ilegges en gang for samme forhold og at det utstedes ett gebyr uavhengig av om det er en eller flere personbiler som mangler eller har mangelfull energimerking.

Øvrige ledd i forslaget til ny § 9 bygger i det vesentlige de særlige saksbehandlingsreglene som er gjort gjeldende for overtredelsesgebyr gitt med hjemmel i forskrift 17. september 1993 nr. 855 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivning (heretter benevnt vegtrafikkgebyret), dog slik at det er gjort nødvendige tilpasninger i forhold til at ansvarssubjektet for overtredelsesgebyret etter merkeforskriften er foretaket og ikke fysiske personer slik tilfellet er for vegtrafikkgebyret.

Regionvegkontoret har – sammen med politiet - hatt myndighet til å utferdige vegtrafikkgebyr siden høsten 1993. Innføringen av gebyrinstituttet ble i sin tid begrunnet med et ønske om avkriminalisering av overtredelser av vegtrafikklovgivningen som kunne karakteriseres som å være av formell art, som ikke satte trafiksikkerheten direkte i fare og som gjerne hadde karakter av å være masseovertredelser. Innføringen av ordningen med vegtrafikkgebyr der Statens vegvesens utekontrollpersonell ble tildelt gebyrkompetanse sammen med politiet, bygde på den klare forutsetningen at overtredelsene som skulle sanksjoneres ved hjelp av overtredelsesgebyr skulle være enkle å konstatere både mht. objektiv overtredelse og subjektiv skyld. Vegtrafikkgebyret retter seg derfor i hovedsak mot enkle konstaterbare overtredelser av tekniske bestemmelser.



Utstedelse av vegtrafikkgebyr er - på samme måte som det foreslåtte overtredelsesgebyret i merkeforskriften - ikke straff i straffelovens forstand. Ileggelse av gebyr er likevel betinget av at det foreligger subjektiv skyld på samme måte som ved straffemessige sanksjoner.

Ilagt vegtrafikkgebyr kan påklages til tingretten. Politiet eller Statens vegvesen - avhengig av hvem som har utstedt gebyret - kan i tillegg frafalle ilagt gebyr etter søknad dersom ileggelse fremstår som åpenbart urimelig. De kan også oppheve ilagt gebyr uten at det oversendes tingretten dersom man i forberedelsen av klagesaken kommer til at gebyret er ulovlig ilagt (f.eks. at man kommer til at skyldvilkåret ikke er oppfylt).

Vegdirektoratet er av den oppfatning at det foreslåtte overtredelsesgebyret etter merkeforskriften – med unntak av hvem gebyret retter seg mot – har mange likhetstrekk med vegtrafikkgebyret. Manglende eller mangelfull energimerking i samsvar med merkeforskriften § 2 første ledd fremstår som enkelt å konstatere både mht. objektiv overtredelse og subjektiv skyld.

Det legges for øvrig til grunn at tilsynspersonell som bemyndiges til å føre tilsyn etter merkeforskriften, og som en del av dette utferdiger overtredelsesgebyr, skal ha gjennomgått særskilt opplæring der de – foruten å gis god innsikt i selve merkeforskriften – gis innføring i juridisk metode, strafferett og forvaltningsrett. Det legges videre til grunn at det utarbeides egen en veiledning/instruks for tilsynet etter merkeforskriften. Utdanningen – sammen med veiledningen/instruksen – vil etter Vegdirektoratets syn bidra til god kvalitet på utøvelsen av gebyrmyndigheten. Erfaringene fra ordningen med vegtrafikkgebyr viser for øvrig av omfanget av klager til tingretten er meget beskjedent. Søknader om frafall av gebyr av rimelighetsgrunner er imidlertid noe flere. Klager vurderes alltid av jurist ved regionvegkontoret før de evt. videresendes tingretten. Også søknadene om frafall av gebyr av rimelighetsgrunner vurderes av jurist.

Det foreslås i andre ledd at overtredelsesgebyret – på samme måte som for vegtrafikkgebyret – forhøyes med 50 prosent dersom det ikke betales innen fristen. Dette gjelder selv om vedtaket er påklaget med påstand om at gebyret er ulovlig ilagt eller at det evt. er søkt om frafall av rimelighetsgrunner. Dersom klagen, evt. søknaden om frafall, skulle bli innvilget innebærer dette at innbetalt gebyr refunderes. Det legges for øvrig opp til at det vil være Statens Innkrevingsentral som administrerer betalingsordningen og som også forestår tvangsinndrivning dersom dette skulle bli aktuelt, jf. også forslaget til tredje ledd.

Fjerde og femte ledd i forslag til ny § 9 gir nærmere regler om klageordningen. Det foreslås at klageinstans for overtredelsesgebyr etter merkeforskriften – på samme måte som for vegtrafikkgebyret – skal være tingretten. Forslaget er begrunnet med at gebyret – selv om det ikke er straff i straffelovens forstand – har et straffemessig formål, og at det derfor er mest hensiktsmessig at det er tingretten som er nærmest til å prøve lovligheten av ilagt gebyr. Det foreslås imidlertid at det – som et alternativ eller supplement til å klage til tingretten – kan søkes til regionvegkontoret om frafallelse av ilagt gebyr. Frafallelse vil kunne forekomme dersom ilagt gebyr fremstår som åpenbart urimelig selv om det konstateres overtredelse. Regionvegkontoret plikter også å frafalle gebyr uten at det oversendes tingretten dersom man i forberedelsen av klagesaken kommer til at gebyret er ulovlig ilagt (feil faktum lagt til grunn eller feil forståelse av forskriften). Spørsmålet om frafallelse foreslås også pliktig vurdert av regionvegkontoret selv om dette ikke bes om i klage til tingretten. Regionvegkontoret skal i all tilfelle forberede saken for tingretten og vil i den forbindelse også måtte vurdere både lovlighet og rimelighet av ilagt gebyr.

Fristen for å klage over ilagt gebyr foreslås satt til tre uker fra gebyret ble ilagt. Forvaltningslovens regler for fristberegning legges til grunn, jf. henvisningen til forvaltningsloven § 29 fjerde ledd og § 30. Fristberegningen vil – slik vi vurderer det – ikke by på særlige utfordringer all den tid ordningen bygger på at gebyret ilegges på stedet i forbindelse med at det gjennomføres tilsyn. Henvisningen til forvaltningsloven § 32 er gjort for å henlede oppmerksomheten på hvilke krav som stilles til innholdet i en klage.

Som det fremgår av femte ledd kommer forvaltningslovens regler til anvendelse ved avgjørelse av søknad om frafallelse av gebyr, herunder de alminnelige reglene om saksbehandling, saksforberedelse ved enkeltvedtak og kravene til form, innhold og underretning av enkeltvedtak. Avgjørelse i sak om frafallelse av gebyr er likevel endelig og kan ikke påklages til Vegdirektoratet.

Sjette til niende ledd i forslag til ny § 9 gir nærmere prosessuelle regler om tingrettens behandling av klage på ilagt overtredelsesgebyr. Bestemmelsene er i all hovedsak de samme som gjelder for tingrettens behandling av klager på ilagt vegtrafikkgebyr.

#### § 10 Overgangsbestemmelser:

Forslaget til bestemmelse erstatter gjeldende § 7 og tar særlig sikte på at utsalgsstedene skal få nødvendig tid til å tilpasse seg forslaget til endring av § 2 tredje ledd, § 3 første ledd tredje strekpunkt, § 4 tredje ledd tredje strekpunkt og § 6 første ledd som følge av at nettjenesten "Nybilverger" erstatter trykksaken "Oversikt over drivstofforbruk og CO2-utslipp for nye personbiler". Foreslåtte endringer innebærer at utsalgsstedene må justere teksten på energimerket og plakat/elektronisk tavle.

#### § 11 Ikrafttredelse:

Gjeldende § 8 blir ny § 11.

### ***7. Forholdet mellom forslått bestemmelse om tvangsmulkt og foreslått bestemmelse om overtredelsesgebyr***

Vegdirektoratet har som utgangspunkt at tvangsmulkt og overtredelsesgebyr har ulike virkeområder. Overtredelsesgebyret er tilbakeskuende, har et straffemessig formål og forutsetter at den som skal ilegges slikt gebyr har overtrådt merkeforskriftens materielle krav til energimerking forsettlig eller uaktsomt. Pålegg om retting og evt. ilegging av tvangsmulkt har ikke et skyldkrav og er hovedsakelig fremtidsrettet. Overtredelsesgebyret retter seg mot det som er skjedd mens tvangsmulkten er en betinget reaksjon for å skape et fremtidig oppfyllelsespress. Forbudet mot gjentatt forfølgning i EMK tilleggsprotokoll 7 artikkel 4, jf. lov 21. mai nr. 19 1999 (Menneskerettsloven) vil derfor ikke – slik Vegdirektoratet ser det – sperre for ilegging av både overtredelsesgebyr og tvangsmulkt dersom dette skulle bli aktuelt.

Det presiseres at vedtak om overtredelsesgebyr og ilegging av tvangsmulkt formelt sett er to selvstendige vedtak som begge kan prøves gjennom klage. Det vil likevel være praktisk at tilsynsmyndigheten i forbindelse med ilegging av overtredelsesgebyr, treffer vedtak om pålegg om retting og opplyser at det vil påløpe tvangsmulkt dersom ikke retting blir foretatt innen nærmere fastsatt frist.

## **8. Straff**

Det fremgår av Sanksjonsutvalgets utredning, jf. NOU 2003:15 s. 111-118 og 158, at det ikke kan ilegges både overtredelsesgebyr og bøter for samme forhold. Dette vil komme i konflikt med forbudet mot dobbeltstraff slik dette oppstilles i EMK tilleggsprotokoll 7 artikkel 4 gjort til norsk rett gjennom menneskerettsloven.

Det følger av merkeloven § 11 at de som forsettlig eller grovt uaktsomt vesentlig overtrer loven § 5 straffes med bøter dersom det i den aktuelle forskriften er fastsatt at slik overtredelse er straffbar. Gjeldende merkeforskrift har ingen straffebestemmelse.

Vegdirektoratet vil for øvrig bemerke at vi – selv om det ligger utenfor det mandatet som departementet har gitt om å forberede forslag til endring av merkeforskriften – ikke ser behovet for en straffebestemmelse i tillegg til de forvaltningstiltakene (pålegg om retting og tvangsmulkt) og den administrative sanksjonen som foreslås (overtredelsesgebyr). Disse synes tilstrekkelig virkningsfulle i seg selv. Det vises i denne sammenheng til at Sanksjonsutvalget i NOU 2003:15 uttaler at selv om det såkalte kvalifikasjonskravet for straff – at straff skal forbeholdes alvorlige overtredelser av bestemmelser som beskytter viktige samfunnsinteresser - er oppfylt, så bør administrative sanksjoner som regel foretrekkes dersom en slik sanksjon er nok til å sikre tilstrekkelig etterlevelse (subsidiaritetsprinsippet).

## **9. Økonomiske og administrative konsekvenser:**

Vegvesenets ressurser til å administrere tilsynsordningen er beregnet til tre årsverk. Ressursene er allerede stilt til disposisjon gjennom St.prp. nr.1 2011/2012 og forutsettes videreført. Mer konkret vil ressursene nyttes til regelverksutvikling, utvikling og ajourhold av nasjonale retningslinjer for tilsynet, kompetanseutvikling og kompetansevedlikehold, planlegging, gjennomføring og oppfølging av operativt tilsyn, klagesaksforberedelse for tingretten (gebyr), klagesaksforberedelse og –behandling av klager på pålegg om retting, evt. også tvangsmulkt.

Vegdirektoratet legger for øvrig opp til at Statens vegvesen må tilpasse omfanget av tilsynet etter behov og prioritering av tilgjengelige ressurser.

Innføringen av overtredelsesgebyr vil – avhengig av utsalgstedenes lojalitet til kravene i merkeforskriften - kunne medføre økt arbeid for Statens Innkrevingsssentral som vi forutsetter skal administrere betaling og evt. inndrivning av gebyr. Omfanget av dette er vanskelig å kvantifisere. Det samme gjelder omfanget av evt. klager til tingretten. Vegdirektoratet antar uansett at omfanget vil bli meget beskjedent. Det vises her til erfaringene fra ordningen med vegtrafikkgebyr som vi har omtalt tidligere i dette notatet.

Konsekvensene for utsalgstedene antas å være beskjedne. Kravene til miljømerking og miljøinformasjon har- som allerede informert om- vært virksomme siden 2001 og er således ikke nye krav som virksomhetene skal forholde seg til. Det nye er at manglende eller mangelfull merking kan medføre overtredelsesgebyr. Videre at manglende oppfyllelse av pålegg om retting av manglende eller mangelfull miljømerking eller miljøinformasjon innen gitt frist kan medføre tvangsmulkt

Forslaget til endring av § 2 tredje ledd, § 3 første ledd tredje strekpunkt, § 4 tredje ledd tredje strekpunkt og § 6 første ledd som følge av at nettjenesten "Nybilvelger" erstatter trykksaken

“Oversikt over drivstofforbruk og CO2-utslipp for nye personbiler”, innebærer at utsalgsstedene må justere teksten på energimerket og plakat/elektronisk tavle. I tillegg må de selv bære utgiftene til evt. papirutskrifter fra “Nybilvelger” dersom forbrukerne ber om dette. Utgiftene til dette lar seg ikke kvantifisere, men det antas uansett at det er snakk om meget beskjedne (tilleggs)utgifter for den enkelte virksomhet.