



Statens vegvesen

Høringsoppsummering

Forslag endring av forskrift om forskrift om merking av dekk vedrørende drivstoffeffektivitet m.m. (dekkmerkeforskriften)

Statens vegvesen
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
12. september 2022
Ref: 22/81247

1. Innledning

1.1 Bakgrunn

Statens vegvesen sendte den 9. mai 2022 på offentlig høring forslag til endringsforskrift til forskrift om merking av dekk vedrørende drivstoffeffektivitet m.m. (dekkmerkeforskriften)

Bakgrunnen for høringen er at gjeldende forordning (EU) 1235/2011 med krav om dekkmerking mv., som er inkorporert i norsk rett gjennom forskrift om merking av dekk vedrørende drivstoffeffektivitet m.m. (dekkmerkeforskriften), er opphevet og erstattes av Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2020/740 om merking av dekk for så vidt angår drivstoffeffektivitet og andre parametre.

Forordningen er EØS-relevant og ble tatt inn i EØS-avtalen 10. juni 2022.

Vesentlige endringer i forslag til endringsforskrift til forskrift om merking av dekk vedrørende drivstoffeffektivitet m.m. (dekkmerkeforskriften), er:

- Kravene til hvilke opplysninger merket skal inneholde utvides å inkludere opplysninger om dekkets egnethet for bruk på snø- og isdekk med egne piktogrammer.
- 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 (piggdekk reguleres fortsatt ikke av forordningen).
- Regulering av fjernsalg (salg over internett).
- Ny beregningsmåte for overtredelsesgebyr (fra fast beløp til individuell utmåling med øvre ramme).
- Omlegging av klageordningen (fra tingrettene til Vegdirektoratet for klage på ilagt overtredelsesgebyr).

Høringsfristen ble satt til 9. august 2022.

1.2 Høringen

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

Ingen merknader

Justis- og beredskapsdepartementet

Landbruks- og matdepartementet

Klima- og miljødepartementet

Forsvarsdepartementet

Nordland fylkeskommune

NHO-Transport

Energimyndigheten Sverige

Bilimportørenes landsforening

Dekkimportørenes forening.

Merknader

Følgende høringsinstanser har avgitt uttalelse med merknader endringsforskriften til dekkmerkeforskriften.

Norges Trafikkskoleforbund

Sysseimesteren på Svalbard

Politiet/Politidirektoratet (tre høringsssvar).

2. Høringsinstansenes merknader til forslaget til endringsforskrift og Statens vegvesens vurdering av disse

2.1 Generelt

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

En fullstendig og endelig versjon av endringsforskriften, slik denne blir vedtatt, følger av vedlegget *Endringsforskrift til forskrift om merking av dekk vedrørende drivstoffeffektivitet m.m. (dekkmerkeforskriften)*.

2.2 Om forskriftens stedlige virkeområde

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

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

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

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

Forslag til ordlyd

Forskriften § 1 ble i høringsnotatet foreslått 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 parametre, *endring av forordning (EU) 2017/1369, og oppheving av forordning (EF) nr. 1222/2009*), gjelder som forskrift.

Forslaget innebærer at 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.

Merknader

Ingen av høringsinstansene har kommentert forslaget til § 1.

Konklusjon

Forskriften § 1 vedtas som foreslått.

Til § 2. Tilsyn

Forslag til ordlyd

Forskriften § 2 ble foreslått 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.

Nærmere om forslaget til endring

Foruten en mindre justering av selve oppbyggingen av bestemmelsen, ble det foreslått å 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. Tilsyn vil fortsatt hovedsakelig gjennomføres ovenfor dekkdistributører (overholdelse av art. 6), men det vil også være aktuelt med tilsyn mot dekkleverandører (overholdelse av art. 4 og 5) samt kjøretøyleverandører (art. 7) og hostingtjenesteytere (art. 8).

Merknader

Norges Trafikkskoleforbund stiller seg positiv til at merkeordningen utvides til også å gjelde dekk i klasse C3 og etter hvert også regummierte dekk.

Konklusjon

Forskriften § 2 vedtas som foreslått.

Til § 3. Påbud om retting og tvangsmulkt

Forslag til ordlyd

Forskriften § 3 ble foreslått 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.

Nærmere om forslaget til endring:

Vi foreslo tilføyd 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 ble i tillegg foreslått at siste ledd i gjeldende forskrift tas bort. Klageordningen reguleres i forslag til ny § 5.

Merknader

Norges Trafikskoleforbund stiller seg positiv til forslaget til reguleringen av ordningen med retting og tvangsmulkt.

Konklusjon

Forslaget til forskriften § 3 vedtas.

Til § 4. Overtredelsesgebyr

Forslag til ordlyd

Forskriften § 4 ble foreslått 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.*

Nærmere om forslaget

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 om at dekkdistributør skal plassere det standardiserte dekkmerket klart og synlig på eller i nærheten av hvert enkelt dekk.

Skyldkravet i gjeldende bestemmelse videreføres. For å kunne ilegge overtredelsesgebyr etter bestemmelsen er det derfor fortsatt krav om at overtredelsen er forsettlig eller uaktsom.

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».

Lovavdelingen anbefaler at det ved ileggelse av overtredelsesgebyr overfor foretak, inntil videre stilles krav om at den som har opptrådt på vegne av foretaket, har utvist alminnelig uaktsomhet.

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

Andre ledd

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 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 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.

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.

Merknader

Norges Trafikkskoleforbund støtter forslaget. De uttaler spesielt at den øvre grensen for gebyret ikke bør overstige 20 ganger rettsgebyret, og at individuell utmåling tilgodeser rettferdighetsprinsippet i forhold til størrelse og økonomi på de det sanksjoneres mot.

Konklusjon

Forskriften § 4 vedtas som foreslått.

Til (ny) § 5 Klage

Forslag til ordlyd

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

§ 5. Klage

Enkeltvedtak fattet etter denne forskriften kan påklages til Vegdirektoratet.

Nærmere om forslaget

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

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.

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.

Merknader

Politiet/Politidirektoratet støtter forslaget til klageordning. De viser i uttalelsen spesielt til at den foreslåtte endringen av klageinstans for illeggelse av overtredelsesgebyr vil være ressursbesparende og lette domstolsbehandlingen.

Konklusjon

Forslaget til § 5 vedtas.

Til (ny) § 6 Ikrafttredelse

Forslag til ordlyd

Det ble foreslått 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.

Merknader

Ingen merknader.

Konklusjon

Forskriften § 6 vedtas som foreslått.

Øvrige merknader

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

Vi ba 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.

Merknader

Norges Trafikkskoleforbund uttaler at man ikke ser behov for noen lang overgangsperiode. Dette under forutsetning av dato for overgang til nye bestemmelser blir distribuert i god tid.

Konklusjon

Informasjon om ikrafttredelse av endringsforskriften vil på vanlig måte bli gitt via www.vegvesen.no. Det vedtas ingen overgangsbestemmelse.