

Norges Trafikkskoleforbund

Leif Tronstads plass 6, 1337 Sandvika | 22 62 60 80 | post@ntsf.no | www.ntsf.no

Statens vegvesen
Trafikant og kjøretøy
Trond Robert Larsen
22/ 8106

Sandvika, 09.08.22

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

Innledning

Statens vegvesen sender med dette på offentlig høring forskrift 11. juli 2001 nr. 829 om energimerking mv. av nye personbiler

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

Vesentlige endringer i forslag til endringsforskrift til forskrift om energimerking mv. av nye personbiler

- Krav om å oppgi NO_x-verdier (i tillegg til drivstofforbruk og CO₂-utslipp) på energimerke mv.
- Krav om at alt av forbruks- og utslippsverdier angis etter WLTP-standard.
- Regulering av fjernsalg (salg over internett).
- Nasjonalt unntak for nullutslippsbiler hva gjelder energimerke og unntak for øvrige reguleringer for virksomheter som bare utstiller nullutslippsbiler.
- 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).

Kommentar

Norges Trafikkskoleforbund ser at endringene om å også tilføre informasjon om NOx- verdier på energimerket, og i tillegg at all informasjon om forbruks- og utslippsverdier angis etter WLTP- standard, vil kunne være med på å gjøre sluttbrukeren ennå mer bevisst på sitt valg av kjøretøy.

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

Forandringen i § 2, fjerde ledd, hvor det foreslås å bytte uttrykket «dennes representant» med uttrykket «importør» ser vi på som noe mer tydeliggjørende.

I høringsdokumentet foreslås det at nullutslippsbiler unntas fra kravet om energimerke slik dette er regulert i forskriften § 2 første ledd. Unntaket for nullutslippsbiler foreslås gjort uavhengig av om det i ett og samme utstillingslokale både utstilles nye personbiler som nytter fossilt drivstoff og nullutslippsbiler. Norges Trafikkskoleforbund ser dette som positivt og tenker at på denne måten vil signaleffekten om at nullutslippskjøretøy er å foretrekke kanskje komme ennå tydeligere frem.

I forslaget om å innføre et krav om en alternativ, avgrenset merkeordning for nullutslippsbiler der det angis kwh/100 kilometer, mener vi i Norges Trafikkskoleforbund at dette kan gjøre valget for sluttbrukeren ennå lettere. Dette gjennom å kunne sammenligne energiforbruket mellom ulike elbilmerker- og typer. Det vises i denne sammenheng til at det i det frivillige energimerket som Norges Bilbransjeforbund har gjort tilgjengelig, er åpnet for å oppgi dette.

Norges Trafikkskoleforbund er enig i at unntakene i forslaget til nytt femte ledd, skal avgrenses til nullutslippsbiler. Slik vi vurderer det, bør «lavutslippsbiler», som plug-in hybridbiler, være omfattet av merkeordningen all den tid de også bruker fossilt brensel.

Norges Trafikkskoleforbund mener at uttrykket nullutslippskjøretøy er tydelig nok og vi har heller ingen merknader til forslaget om tilleggstekst jfr. andre strekpunkt (side 9, punkt 3.3.2), utover at denne ikke må være misvisende eller villedende.

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

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

Norges Trafikkskoleforbund er videre enig i endringene i ordlyden i §§ 5, 6 og 7.

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

Statens vegvesen har valgt å benytte rettsgebyret som basis for fastsetting av den øvre rammen som overtredelsesgebyret i stedet for et kronebeløp. Dette blant annet for å slippe hyppige reguleringer i forskrift. Det sentrale vil uansett være at den som kan bli ilagt overtredelsesgebyr får en indikasjon på hva man maksimalt kan risikere av gebyr dersom pliktene etter forskriften ikke overholdes.

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

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

3.11 Til (ny) § 11 Overgangsbestemmelser

3.11.1 Forslag til ordlyd

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

3.11.2 Forslag til ordlyd

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

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

Oppsummering

Norges Trafikkskoleforbund ser at endringene om å også tilføre informasjon om NOx-verdier på energimerket kan bidra til at kundens valg blir ennå mer bevisst. Videre støtter vi forslaget om at Vegdirektoratet og ikke tingrettene skal være klageinstans for alt av forvaltningsklager. Forandringen i § 2, fjerde ledd, hvor det foreslås å bytte uttrykket «dennes representant» med uttrykket «importør» ser vi på som noe mer tydeliggjørende. Samtidig er vi enig om at nullutslippsbiler unntas fra kravet om energimerking.

I forslaget om å innføre et krav om en alternativ, avgrenset merkeordning for nullutslippsbiler der det angis kWh/100 kilometer, mener vi i Norges Trafikkskoleforbund at dette kan gjøre valget for sluttbrukeren ennå lettere. Slik vi vurderer det, bør «lavutslippsbiler», som plug-in hybridbiler, være omfattet av merkeordningen all den tid de også bruker fossilt brensel.

Norges Trafikkskoleforbund mener at uttrykket nullutslippsskjøretøy er tydelig nok og vi har heller ingen merknader til forslaget om tilleggstekst jfr. andre strekpunkt (side 9, punkt 3.3.2), utover at denne ikke må være misvisende eller villedende.

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

Norges Trafikkskoleforbund er videre enig i endringene i ordlyden i §§ 5, 6 og 7.

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

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

Vennlig hilsen,

Øyvind Årbogen
Seniorrådgiver Opplæring