



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 88

(2000-2001)

Om lov om endring i lov 18. desember
1981 nr. 90 om merking av
forbruksvarer m.v.

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 4. mai 2001, god-
kjent i statsråd samme dag.*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Samferdselsdepartementet legger, i samråd med Barne- og familiedepartementet, frem forslag om endring i lov 18. desember 1981 nr. 90 om merking av forbruksvarer m.v. (merkeloven). Det fremmes forslag til ny § 6 a i merkeloven, med hjemmel til å gi forskrift om at opplysninger som har betydning for forbrukerens vurdering av varens energi- og ressursbruk eller virkning på miljøet, også skal tas inn i «salgsfremmende dokumentasjon» for det aktuelle vareslag.

Formålet med forslaget til ny § 6 a er å legge til rette for å gjennomføre Europaparlaments- og Rådsdirektiv 99/94/EF i norsk rett. Direktivet krever at markedsføring av nye personbiler, skal inneholde informasjon om drivstofforbruk og CO₂-utslipp for de modeller som reklamen omhandler. Bedret tilgang til sammenlignbar informasjon om personbilenes miljømessige spesifikasjoner skal kunne påvirke forbrukerne til å velge biler som har lavere forbruk og utslipp, og stimulere bilfabrikantene til produksjon av mer miljøvennlige biler.

2 Bakgrunnen for lovforslaget

Forslaget fremmes for å gjennomføre Norges forpliktelser etter EØS-avtalen. Det er per i dag ikke tilstrekkelig hjemmel i norsk lov for gjennomføring av Europaparlaments- og Rådsdirektiv 99/94/EF av 13. desember 1999 om adgang til forbrukeropplysninger om drivstofføkonomi og CO₂-utslipp i forbindelse med markedsføring av nye personbiler. For EU-medlemsstatene trådte direktivet i kraft 18. januar 2001. Direktivet ble innlemmet i EØS-avtalen vedlegg XX om miljø ved EØS-beslutning nr. 8/2001 av 31. januar 2001. Norge tok forbehold for Stortingets samtykke, ettersom gjennomføring av beslutningen i norsk rett krever lovendring, jf. Grunnloven § 26 annet ledd.

I St.prp. nr. 69 (2000-2001) ble Stortinget bedt om å samtykke til EØS-komiteens beslutning. Som følge av at implementering av direktivet i norsk rett krever lovendring, har Norge i henhold til EØS-avtalens art. 103 seks måneders utsettelse fra nevnte ikrafttredelsestidspunkt for å innføre de nødvendige bestemmelser til å gjennomføre direktivet. Regelverk til gjennomføring av direktivet skal etter dette tre i kraft i Norge senest 31. juli 2001.

Direktiv 99/94/EF er et ledd i EUs oppfølging av FNs rammekonvensjon om klimaendringer og Kyoto-protokollen. Det endelige målet med rammekonvensjonen er å stabilisere konsentrasjonen av klimagasser i atmosfæren på et nivå som vil forhindre farlig, menneskeskapt påvirkning av klimasystemet. Som part i Kyoto-protokollen under FNs rammekonvensjon om klimaendringer, har EU forpliktet seg til å redusere sine utslipp av klimagasser med 8 % i forhold til 1990-nivå i perioden 2008-2012. Norge har i henhold til samme protokoll forpliktet seg til at norske klimagassutslipp i perioden 2008-2012 ikke skal være mer enn 1 % høyere enn utslippene i 1990. Det er derfor også i Norges interesse at det innføres regelverk som bidrar til oppfyllelse av de forpliktelser som følger av Kyoto-protokollen.

Direktiv 99/94/EF stiller krav om at:

- det på eller i nærheten av alle fabrikknye personbiler på salgsstedene skal anbringes en etikett som angir drivstofforbruk og CO₂-utslipp
- det i salgslokalene finnes en plakat for hvert bilmerke som inneholder data om drivstofforbruk og CO₂-utslipp for alle nye biler som selges i lokalet
- det årlig utarbeides en samlet oversikt over drivstofføkonomi og CO₂-utslipp for alle modeller som selges i Norge
- markedsføring for de biler som reklamen omhandler, skal inneholde ovennevnte opplysninger.

For de tre første punktene gir dagens lovgivning gjennom merkeloven tilstrekkelig hjemmel til å stille slike krav. Lovforslaget gjelder hjemmel for det siste punktet om krav til opplysninger i markedsføring, i direktivet betegnet som «salgsfremmende dokumentasjon». Salgsfremmende dokumentasjon, som definert i direktiv 99/94/EF artikkel 2 nr. 9, er «samtlige trykksaker som benyttes til markedsføring, reklame og salgsfremmende virksomhet for kjøretøyer overfor offentligheten. Denne definisjonen omfatter som et minimum tekniske håndbøker, brosjyrer, reklame i aviser, blader og fagpresse, samt plakater.» Dagens regelverk inneholder ikke hjemmel til å pålegge bilforhandlere en slik informasjonsplikt ved markedsføring av nye personbiler.

3 Gjeldende rett

3.1 Norsk rett

Merkeloven gir hjemmel for å påby informasjon om varer gjennom merking, oppslag på salgsstedet m.v. Loven § 3 a om opplysninger ved postordresalg og lignende hjemler også krav om at informasjon som har betydning for forbrukerens vurdering av varen, eksempelvis kvalitet, energi- og ressursbruk, bruksegenskaper eller virkning på miljøet, skal fremgå i all markedsføring av varen. Bestemmelsen gjelder imidlertid bare ved såkalt fjernsalg, der avtale inngås eller bestilling foretas uten at kjøperen har sett varen. Bakgrunnen for bestemmelsen var at forbrukere ved postordrehandel skal være sikret de samme opplysningene som vurderingsgrunnlag før kjøp, som i forretninger hvor de kan sjekke dette på merkingen av varen. Loven § 3 a anses derfor ikke som tilstrekkelig til å kunne pålegge næringsdrivende å ta inn opplysninger om den aktuelle bilens drivstofforbruk og CO₂-utslipp i markedsføring i sin alminnelighet.

Også andre lovverk har vært vurdert med hensyn til å innføre en bestemmelse som kan hjemle forskrift til gjennomføring av direktiv 99/94/EF. Samferdselsdepartementet, Barne- og familiedepartementet og Miljøverndepartementet, har i fellesskap kommet til at merkeloven er mest hensiktsmessig i forhold til direktivets bestemmelser.

3.2 Andre lands rett

Kravene i direktiv 99/94/EF bygger på en ordning som Sverige har hatt i flere år. Sverige har ennå ikke formelt implementert direktivet, men har regelverk som tilfredsstiller de krav direktivet fastsetter. Danmark og Finland har implementert direktivet i nasjonal rett. Bilforhandlernes informasjonsplikt om personbilers drivstofforbruk og CO₂-utslipp i all salgsfremmende dokumentasjon er hjemlet på ulike måter. Informasjonsplikten er for Danmarks del fastsatt med hjemmel i Lov om mærkning og opplysningsplikt vedrørende forbruk av energi, mens det i Finland er gitt forskrifter med hjemmel i konsument-skyddslagen.

4 Høringen

Forslaget om å innføre en ny § 6 a i merkeloven ble sendt på høring 12. mars 2001, med frist for uttalelse 10. april 2001. Høringen omfattet også forslag til forskrift etter den foreslåtte bestemmelsen, som nærmere skal regulere praktisk gjennomføring av direktivets bestemmelser.

Forslaget har vært forelagt følgende departementer, offentlige og private institusjoner og organisasjoner:

- Departementene
- Vegdirektoratet
- Akademikerne
- Akademikernes Fellesorganisasjon
- Annonsørforeningen
- Bilimportørenes Landsforening
- Den Norske Advokatforening
- Forbrukerombudet
- Forbrukerrådet
- Forum for utvikling og miljø
- Fremtiden i våre hender
- Greenpeace Norden
- Handels- og Servicenæringens Hovedorganisasjon
- Kongelig Norsk Automobilklub
- Konkurransetilsynet
- Landsorganisasjonen i Norge
- Markedsrådet
- Miljøheimevernet
- Miljøstiftelsen Bellona
- Motorførernes Avholdsforbund
- Natur og ungdom
- Norges Naturvernforbund
- Norsk Bedriftsforbund
- Norges Astma og Allergiforbund
- Norges Automobil-Forbund
- Norges Bilbransjeforbund
- Norges Kvinne- og familieforbund
- Norges Markedsføringsforbund
- Norges Miljøvernforbund
- Norske Avisers Landsforening
- Næringslivets Hovedorganisasjon
- Opplysningsrådet for Veitrafikken
- Regjeringsadvokatembetet
- Reklamebyråforeningen
- Riksadvokatembetet
- Statens institutt for forbruksforskning
- Statens forurensningstilsyn
- Stiftelsen Miljømerking
- Transportøkonomisk Institutt
- Verdens Naturfond WWF Norge
- Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund

Av 25 innkomne svar er det 23 høringsinstanser som støtter forslaget til ny § 6 a eller som ikke har merknader. 1 høringsinstans har ikke villet avgi uttalelse, mens 1 har merknader til informasjonsplikten og til deler av den praktiske ordningen som direktivet fastsetter.

Bilimportørenes Landsforening oppfatter det som prinsipielt betenkelig at næringsdrivende ved markedsføringen av et produkt, pålegges å informere forbrukere om visse sider av produktet.

Departementet vil understreke at forslaget fremmes for å oppfylle Norges forpliktelser etter EØS-avtalen. Det fremgår av direktivets fortale at fremlegging av nøyaktige, relevante og sammenlignbare opplysninger kan bidra til at forbrukernes valg styres i retning av mer miljøvennlige biler. Videre fremheves det at slik informasjon, som spiller en viktig rolle for markedskreftenes virkemåte, best kan gjøres tilgjengelig for forbrukerne ved at all salgsfremmende informasjon inneholder opplysninger om drivstofforbruk og CO₂-utslipp.

Forbrukerombud tar i sitt høringssvar opp spørsmålet knyttet til hvem som skal påse at regelverket etterleves. Det påpekes at Forbrukerombudet håndhever markedsføringsloven, som blant annet setter forbud mot handling som er urimelig overfor forbruker eller som forøvrig strider mot god markedsføringsskikk. Det opplyses at det følger av sikker praksis både i Markedsrådet og hos Forbrukerombudet at markedsføring som er i strid med bestemmelsene i spesiallovgivningen, også kan anses å stride mot markedsføringsloven. Forutsetningen er at det dreier seg om regler satt til å beskytte forbrukerne.

Departementet slutter seg til Forbrukerombudets vurderinger når det gjelder spørsmålet om tilsyn, og mener kontroll med etterlevelse av regelverket bør falle inn under Forbrukerombudets alminnelige innsats på området.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Ordningen vil innebære årlige kostnader for Statens vegvesen i størrelsesorden 400 000-500 000 kr til utarbeidelse av en drivstofføkonomioversikt, som viser drivstofføkonomi og CO₂-utslipp for alle personbilmodeller som selges i Norge. Videre vil det for vegvesenet være noe ressursbruk knyttet til rapportering om ordningen til EFTAs overvåkingsorgan. Forbrukerombudets alminnelige innsats forbundet med tilsyn med ordningen, vil kunne medføre økonomiske og administrative konsekvenser. Kostnadene vil bli dekket innenfor gjeldende budsjettrammer.

Kostnadene for bilbransjen som følge av de nye bestemmelsene synes vanskelig å anslå. Departementet har i høringen anmodet om næringens vurdering av dette, men også bilbransjen finner det vanskelig å anslå kostnadene. Disse vil i hovedsak være forbundet med praktisk gjennomføring av informasjonsplikten, det vil si utarbeiding av materiell til bruk i salgslokalene.

Forslaget innebærer for øvrig ingen vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser.

6 Merknader til lovforslaget

Ny § 6 a foreslås plassert i merkeloven kapittel 3. Nåværende kapitteloverskrift er imidlertid ikke dekkende for å omfatte også en bestemmelse om informasjonsplikt ved markedsføring. Overskriften foreslås derfor endret til å gjelde regler som gjennomfører EØS-rettsakter om miljøinformasjon. Kapitlet får da en overskrift som også dekker den nåværende § 6 a om frivillig miljømerking.

Adgang til å pålegge informasjonsforpliktelser i markedsføring i sin alminnelighet innebærer en utvidelse av merkelovens virkeområde. Ut fra at dette skjer for å gjennomføre EØS-regler som gjelder et spesifikt og avgrenset område, finner departementet å foreslå en hjemmel som ikke går vesentlig lenger enn til å oppfylle det aktuelle formålet. Det synes likevel hensiktsmessig at hjemmelen er så vidt vid at den åpner for å gi forskrifter også om tilsvarende krav om miljøinformasjon som vil kunne følge av annet fremtidig EØS-regelverk, og for at en ved gjennomføringen av EØS-regler skal kunne utfylle disse forskriftene ved behov.

Informasjonsplikt som kan pålegges etter den nye forskriftshjemmelen foreslås etter dette begrenset til kun å omfatte opplysninger om varens energi- og ressursbruk, eller virkning på miljøet. Annen informasjon som har betydning for kundens vurdering av varens egenskaper, kan ikke kreves inntatt i reklamemateriell i medhold av nye § 6 a. Videre kan en informasjonsplikt som hjemles i bestemmelsen kun gjelde miljøopplysninger som pålegges som en konsekvens av implementering av EØS-regelverk. Bestemmelsen vil ikke gi hjemmel for påbud om opplysningsplikt i markedsføring om en vares energi- og ressursbruk ut fra rene nasjonale behov.

Nåværende § 6 a om frivillig miljømerking blir ny § 6 b.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om endring i lov 18. desember 1981 nr. 90 om merking av forbruksvarer m.v.

Vi HARALD, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endring i lov 18. desember 1981 nr. 90 om merking av forbruksvarer m.v. i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag til lov om endring i lov 18. desember 1981 nr. 90 om merking av forbruksvarer m.v.

I

Ny overskrift til kapittel 3 skal lyde:

EØS-regler om miljøinformasjon

Ny § 6 a skal lyde:

For å gjennomføre Norges forpliktelser etter EØS-avtalen kan Kongen gi forskrift om at opplysninger som har betydning for forbrukerens vurdering av varens energi- og ressursbruk eller virkning på miljøet, også skal tas inn i markedsføring av det aktuelle vareslag.

Nåværende § 6 a blir ny § 6 b.

II

Loven trer i kraft straks.

Vedlegg 1**Europaparlaments- og Rådsdirektiv 1999/94/EF av 13. desember 1999 om tilgjengeligheten av forbrukeropplysninger om drivstofføkonomi og CO₂-utslipp i forbindelse med markedsføring av nye personbiler**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 175 nr.1,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen ¹⁾,

under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité ²⁾, etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251 ³⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

1. I traktatens artikkel 174 kreves det en forsiktig og fornuftig utnyttelse av naturressursene. Fornuftig bruk av energi er en av de viktigste måtene å nå dette målet på og samtidig redusere miljøforurensningen.
2. Det endelige mål for FNs rammekonvensjon om klimaendringer er å oppnå en stabilisering av drivhusgasskonsentrasjonene i atmosfæren på et slikt nivå at farlige menneskeskapte forstyrrelser av klimasystemet forebygges.
3. Under Kyoto-protokollen til De forente nasjoners rammekonvensjon om klimaendring, inngått på Kyoto-konferansen i desember 1997, har Fellesskapet gått med på å redusere sine utslipp av en rekke drivhusgasser med 8 % sammenlignet med 1990-nivået i løpet av perioden 2008-2012.
4. Idet den erkjenner at CO₂-utslippene for en stor del stammer fra personbiler, har Kommisjonen foreslått en fellesskapsstrategi for å redusere CO₂-utslippene fra personbiler og forbedre drivstofføkonomien. Rådet tok positivt imot Kommisjonens anbefalte løsning i sine konklusjoner av 25. juni 1996.
5. Informasjon spiller en nøkkelrolle i måten markedskreftene virker på. Framlegging av nøyaktige, relevante og sammenlignbare opplysninger om personbilers spesifikke drivstofforbruk kan bidra til at forbrukernes valg styres i retning av biler som bruker mindre drivstoff og dermed slipper ut mindre CO₂, noe som igjen fører til at produsentene treffer tiltak med sikte på å få ned drivstofforbruket i bilene de produserer.
6. Etiketter på bruktbiler utstilt på utsalgssedet kan tilskynde kjøpere av nye personbiler til å kjøpe biler med lavt drivstofforbruk, siden denne egenskapen vil bli tatt med i betraktningen når bilen skal selges videre. I forbindelse med den første revisjonen av dette direktiv bør det derfor vurderes å utvide virkeområdet for dette direktiv til bruktbiler omfattet av kommisjonsdirektiv 93/116/EF av 17. desember 1993 om tilpasning til den tek-

¹⁾ EFT C 305 av 3.10.1998, s. 2 og EFT C 83 av 25.3.1999, s. 1.

²⁾ EFT C 40 av 15.2.1999, s. 45.

³⁾ Europaparlamentsuttalelse av 17. desember 1998 (EFT C 98 av 9.4.1999, s. 252), Rådets felles holdning av 23. februar 1999 (EFT C 123 av 4.5.1999, s. 1) og europaparlamentsbeslutning av 4. november 1999 (ennå ikke offentliggjort i EFT).

niske utvikling av rådsdirektiv 80/1268/EØF om motorvogners drivstofforbruk ⁴⁾.

7. Det er derfor nødvendig å utforme en drivstofforbruksetikett for alle nye personbiler som er utstilt på utsalgsstedet.
8. En drivstofforbruksetikett bør inneholde opplysninger om drivstofforbruk og spesifikke CO₂-utslipp utarbeidet i samsvar med de harmoniserte standarder og metoder fastsatt i rådsdirektiv 80/1268/EØF av 16. desember 1980 om motorvogners karbondioksidutslipp og drivstofforbruk ⁵⁾.
9. Utfyllende standardiserte opplysninger om drivstofforbruk og spesifikke CO₂-utslipp for samtlige versjoner som tilbys på nybilmarkedet, må være tilgjengelige i en hensiktsmessig form både på utsalgsstedet og hos et utpekt organ i hver enkelt medlemsstat. Disse opplysningene kan være nyttige for forbrukere som allerede har bestemt seg for hva de skal kjøpe før de går inn i utstillingslokalet, eller som velger ikke å benytte seg av tjenestene til en forhandler eller å besøke et utstillingslokale når de skal kjøpe en personbil.
10. Det er viktig at potensielle kunder får opplyst på utsalgsstedet hvilke av personbilmodellene tilgjengelige på nevnte utsalgssted som har det gunstigste drivstofforbruket.
11. All salgsfremmende dokumentasjon og enhver annen form for salgsfremmende materiell som benyttes i markedsføringen av nye personbiler, bør inneholde opplysninger om drivstofforbruk og CO₂-utslipp for vedkommende personbilmodeller -

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

Formålet med dette direktiv er å sikre at opplysninger om drivstofforbruk og spesifikke CO₂-utslipp for nye personbiler som bys fram til salg eller leasing i Fellesskapet, gjøres tilgjengelige for forbrukerne, slik at de settes i stand til å foreta et informert valg.

Artikkel 2

I dette direktiv menes med

1. «personbil»: ethvert motorkjøretøy i kategori M, som definert i vedlegg II til direktiv 70/156/EØF ⁶⁾, som kommer inn under virkeområdet for direktiv 80/1268/EØF. Denne definisjonen gjelder ikke kjøretøyer som kommer inn under virkeområdet for direktiv 92/61/EØF ⁷⁾, samt spesialkjøretøyer som definert i artikkel 4 nr. 1 bokstav a) annet ledd i direktiv 70/156/EØF,
2. «ny personbil»: enhver personbil som ikke tidligere har vært solgt til en

⁴⁾ EFT L 329 av 30.12.1993, s. 39.

⁵⁾ EFT L 375 av 31.12.1980, s. 36. Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 93/116/EF.

⁶⁾ Rådsdirektiv 70/156/EØF av 6. februar 1970 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om typegodkjenning av motorvagner og deres tilhengere (EFT L 42 av 23.2.1970, s. 1.) Direktivet sist endret ved europaparlaments- og rådsdirektiv 98/91/EF (EFT L 11 av 16.1.1999, s. 25).

⁷⁾ Rådsdirektiv 92/61/EØF av 30. juni 1992 om typegodkjenning av motorvagner med to eller tre hjul (EFT L 225 av 10.8.1992, s. 72). Direktivet endret ved tiltredelsesakten av 1994.

- person som har kjøpt den i annen hensikt enn å selge eller levere den til tredjemann,
3. «samsvarssertifikat»: sertifikatet omhandlet i artikkel 6 i direktiv 70/156/EØF,
 4. «utsalgssted»: et sted, for eksempel et utsillingslokale eller en forgård, der nye personbiler vises fram eller bys fram for salg eller leasing for potensielle kunder. Varemesser der nye personbiler vises fram for offentligheten, omfattes av denne definisjon.
 5. «offisielt drivstofforbruk»: det drivstofforbruket som er typegodkjent av godkjenningmyndigheten i samsvar med bestemmelsene i direktiv 80/1268/EØF og nevnt i vedlegg VIII til direktiv 70/156/EØF og som er oppført i kjøretøyets EF-typegodkjenningssdokument eller i samsvarssertifikatet. Når flere varianter og/eller versjoner er gruppert under én og samme modell, skal den oppgitte verdien for drivstofforbruket for denne modellen baseres på verdien som gjelder varianten og/eller versjonen med det høyeste offisielle drivstofforbruket i vedkommende gruppe,
 6. «offisielle spesifikke CO₂-utslipp»: for en gitt personbil, utslipp som er målt i samsvar med bestemmelsene i direktiv 80/1268/EØF og omhandlet i vedlegg VIII til direktiv 70/156/EØF, og som er oppført i kjøretøyets EF-typegodkjenningssdokument eller i samsvarssertifikatet. Når flere varianter og/eller versjoner er gruppert under én og samme modell, skal den oppgitte verdien for de offisielle spesifikke CO₂-utslippene for denne modellen baseres på den varianten og/eller versjonen med det høyeste offisielle drivstofforbruket i vedkommende gruppe,
 7. «drivstofforbruksetikett»: en etikett med opplysninger til forbrukerne om offisielt drivstofforbruk og offisielle spesifikke CO₂-utslipp for kjøretøyet etiketten er festet til,
 8. «drivstofforbruksveileder»: en sammenstilling av opplysninger om offisielt drivstofforbruk og om offisielle spesifikke CO₂-utslipp for samtlige modeller som er tilgjengelige på nybilmarkedet,
 9. «salgsfremmende dokumentasjon»: samtlige trykksaker som benyttes til markedsføring, reklame og salgsfremmende virksomhet for kjøretøyer overfor offentligheten. Denne definisjonen omfatter som et minimum tekniske håndbøker, brosjyrer, reklame i aviser, blader og fagpresse, samt plakater.
 10. «merke»: produsentens handelsnavn, som står oppført i samsvarssertifikatet eller i typegodkjenningssdokument,
 11. «modell»: handelsbenevnelsen for merket, typen og eventuelt varianten og versjonen av en personbil,
 12. «type», «variant» og «versjon»: de ulike kjøretøyene av samme merke som er erklært av produsenten som beskrevet i vedlegg B til direktiv 70/156/EØF, og utvetydig identifisert ved hjelp av alfanumeriske tegn for type, variant og versjon.

Artikkel 3

Medlemsstatene skal påse at en etikett som opplyser om drivstofforbruk og CO₂-utslipp og som oppfyller kravene i vedlegg I, plasseres på hver ny personbilmodell, eller vises fram i dens nærhet på utsalgsstedet på en slik måte at den er lett å få øye på.

Artikkel 4

Uten at det berører Kommisjonens arbeid med å lage en veileder til bruk på Internett, skal medlemsstatene påse at en veileder om drivstofforbruk og CO₂-utslipp som oppfyller kravene i vedlegg II, utarbeides i samråd med produsentene minst én gang i året. Veilederen skal være bærbar, kompakt og gratis tilgjengelig på forespørsel for alle forbrukere på utsalgsstedene, og også fra et organ som skal utpekes i hvert medlemsland.

Organet eller organene nevnt i artikkel 8 kan samarbeide om å utarbeide veilederen.

Artikkel 5

Medlemsstatene skal påse at det for hvert bilmerke finnes en plakat (eller en annen visningsinnretning) med en liste over alle offisielle data vedrørende drivstofforbruk og spesifikke CO₂-utslipp for samtlige nye personbilmodeller som bys fram til salg eller leasing på eller gjennom utsalgsstedet. Disse dataene skal vises på et framtrедende sted, og utformingen skal være i samsvar med vedlegg III.

Artikkel 6

Medlemsstatene skal påse at all salgsfremmende dokumentasjon inneholder dataene vedrørende det offisielle drivstofforbruket og de offisielle spesifikke CO₂-utslippene for de personbilmodellene den omhandler, i samsvar med kravene i vedlegg IV.

Om nødvendig skal medlemsstatene sørge for at annet salgsfremmende materiell enn ovennevnte salgsfremmende dokumentasjon angir dataene vedrørende det offisielle drivstofforbruket og de offisielle spesifikke CO₂-utslippene for de personbilmodellene den omhandler.

Artikkel 7

Medlemsstatene skal påse at det settes forbud mot at etiketter, veiledere, plakater og salgsfremmende dokumentasjon og materiell omhandlet i artikkel 3, 4, 5 og 6 påføres merker, symboler eller påskrifter vedrørende drivstofforbruk og CO₂-utslipp som ikke er i samsvar med kravene i dette direktiv, dersom de kan forvirre potensielle kjøpere av nye personbiler.

Artikkel 8

Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om den eller de kompetente myndigheter som har ansvaret for innføringen og forvaltningen av forbrukeropplysningssystemet beskrevet i dette direktiv.

Artikkel 9

De endringer som er nødvendige for å tilpasse vedleggene i dette direktiv, skal vedtas av Kommisjonen i samsvar med framgangsmåten fastsatt i artikkel 10, og etter samråd med forbrukerorganisasjoner og andre interesserte parter.

For å bidra til denne tilpasningsprosessen skal hver medlemsstat innen 31. desember 2003 oversende en rapport om effektiviteten i disse tiltakene for tidsrommet 18. januar 2001-31. desember 2002 til Kommisjonen. Rapportens utforming skal fastlegges i samsvar med framgangsmåten fastsatt i artikkel 10, senest 18. januar 2001.

Dessuten skal Kommisjonen, i samsvar med framgangsmåten fastsatt i artikkel 11, treffe tiltak med sikte på:

- a) å presisere ytterligere utformingen av etiketten omhandlet i artikkel 3 ved å endre vedlegg I,
- b) å presisere ytterligere kravene vedrørende veilederen omhandlet i artikkel 4 med sikte på en klassifisering av nye bilmodeller, for at modellene skal kunne føres opp på en liste i henhold til CO₂-utslipp og drivstofforbruk i bestemte kategorier, herunder en klasse for de nye bilmodellene med best drivstofføkonomi,
- c) utarbeide rekommandasjoner som gjør det mulig å anvende bestemmelsene om salgsfremmende dokumentasjon omhandlet i artikkel 6 første ledd på andre typer medier og materiell.

Artikkel 10

Komité

Kommisjonen skal bistås av en komité sammensatt av representanter for medlemsstatene og ledet av Kommisjonens representant.

Kommisjonens representant skal framlegge for komiteen et utkast til tiltak som skal treffes. Komiteen skal uttale seg om utkastet innen en frist som lederen kan fastsette etter hvor mye saken haster. Uttalelsen skal avgis med det flertall som er fastsatt i traktatens artikkel 205 nr. 2 for beslutninger som Rådet skal treffe etter forslag fra Kommisjonen. Ved avstemning i komiteen skal stemmer avgitt av medlemsstatenes representanter ha vekt som fastsatt i nevnte artikkel. Lederen skal ikke avgi stemme.

Kommisjonen skal vedta de planlagte tiltakene dersom de er i samsvar med komiteens uttalelse.

Dersom de planlagte tiltakene ikke er i samsvar med komiteens uttalelse eller ingen uttalelse er avgitt, skal Kommisjonen omgående framlegge for Rådet et forslag til tiltak som skal treffes. Rådet skal treffe sin beslutning med kvalifisert flertall.

Dersom Rådet ikke har truffet sin beslutning innen tre måneder etter at forslaget ble framlagt, skal Kommisjonen vedta de foreslåtte tiltakene.

Artikkel 11

Medlemsstatene skal fastsette hvilke sanksjoner som skal anvendes ved brudd på nasjonale bestemmelser vedtatt i henhold til dette direktiv. Sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.

Artikkel 12

1. Medlemsstatene skal innen 18. januar 2001 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.
2. Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.
3. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de lover og forskrifter som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

Artikkel 13

Denne forordning trer i kraft den dag den kunngjøres i De Europeiske Fællesskaps Tidende.

Artikkel 14

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.
Utferdiget i Brussel, 13. desember 1999.

For Europaparlamentet	For Rådet
N. Fontaine	S. Hassi
President	Formann

Vedlegg I

Beskrivelse av etiketten med opplysning om drivstofforbruk og CO₂-utslipp

Medlemsstatene skal påse at alle drivstofforbruksetiketter på deres territorium som et minimum:

1. følger en standardisert utforming som gjør dem lettere for forbrukerne å kjenne igjen,
2. er av størrelse 297 mm X 210 mm (A4-format),
3. inneholder en angivelse av modellen og drivstofftypen for den personbilen den er festet til,
4. inneholder tallverdien for det offisielle drivstofforbruket og de offisielle spesifikke CO₂-utslippene. Verdien for det offisielle drivstofforbruket angis enten i liter per 100 kilometer (l/100 km), i kilometer per liter (km/l), eller i en hensiktsmessig kombinasjon av begge, med én desimal. De offisielle spesifikke CO₂-utslippene angis i gram per kilometer (g/km) og avrundes til nærmeste hele tall.
Disse verdiene kan angis i andre enheter (gallon og mile) såfremt dette er forenlig med bestemmelsene i direktiv 80/181/EØF ⁸⁾,
5. inneholder følgende tekst vedrørende tilgjengeligheten av veilederen om

⁸⁾ Rådskdirektiv 80/181/EØF av 20. desember 1979 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om målenheter og om opphevelse av direktiv 71/354/EØF (EFT L 39 av 15.2.1980, s. 40). Direktivet sist endret ved direktiv 89/617/EØF (EFT L 357 av 7.12.1989, s. 28).

drivstofføkonomi og CO₂-utslipp: «En veileder om drivstofføkonomi og CO₂-utslipp med data om samtlige nye personbiler fås gratis på alle utsalgssteder.»

6. inneholder følgende tekst:

«Et kjøretøys drivstofforbruk og CO₂-utslipp bestemmes ikke bare av dets energieffektivitet, men også av kjørestil og andre ikke-tekniske faktorer. CO₂ er den viktigste drivhusgassen som er ansvarlig for den globale oppvarmingen.»

Vedlegg II

Beskrivelse av veilederen om drivstofføkonomi og CO₂-utslipp

Medlemsstatene skal påse at veilederen om drivstofføkonomi og CO₂-utslipp minst inneholder følgende opplysninger:

1. en liste over samtlige nye personbilmodeller som kan kjøpes i medlemsstatene, utarbeidet årlig og ordnet etter merke i alfabetisk rekkefølge. Dersom veilederen ajourføres mer enn én gang i året, skal den inneholde en liste over samtlige nye personbilmodeller som er tilgjengelige på den datoen da den ajourførte listen offentliggjøres.
2. for hver modell som er oppført i veilederen, drivstofftype, tallverdien for drivstofforbruket og det offisielle spesifikke CO₂-utslippet. Verdien for det offisielle drivstofforbruket angis enten i liter per 100 kilometer (l/100 km), i kilometer per liter (km/l), eller i en hensiktsmessig/passende kombinasjon av begge, med én desimal. De offisielle spesifikke CO₂-utslippene angis i gram per kilometer (g/km) og avrundes til nærmeste hele tall. Disse verdiene kan angis i andre enheter (gallon og mile) såfremt dette er forenlig med bestemmelsene i direktiv 80/181/EØF.
3. En iøynefallende liste over de ti nye personbilmodellene med best energieffektivitet ordnet etter økende CO₂-utslipp for hver type drivstoff. Listen angir modellene, tallverdien for det offisielle drivstofforbruket og de offisielle spesifikke CO₂-utslippene.
4. Råd til motorvognførere om at riktig bruk og regelmessig vedlikehold av kjøretøyet samt en viss kjørestil, for eksempel å unngå å kjøre aggressivt, å holde moderat fart, å planlegge bremsing, å sørge for korrekt trykk i dekkene, å redusere tomgangskjøring og å unngå overvekt av bagasje, forbedrer bilens drivstofføkonomi og reduserer CO₂-utslippene,
5. en forklaring av virkningen av utslipp av drivhusgasser, mulige klimaendringer og motorkjøretøyenes rolle i den forbindelse, samt en beskrivelse av de forskjellige drivstoffene forbrukerne kan velge mellom og deres innvirkning på miljøet, basert på de nyeste vitenskapelige bevis og på gjeldende forskrifter,
6. en henvisning til Fellesskapets mål når det gjelder gjennomsnittlige CO₂-utslipp for nye personbiler og til datoen da dette målet bør være nådd,
7. en henvisning til Kommisjonens veileder om drivstofføkonomi og CO₂-utslipp på Internett, når denne veilederen er tilgjengelig.

*Vedlegg III***Beskrivelse av plakaten som skal være synlig på utsalgsstedet**

Medlemsstatene skal påse at plakaten(e) som et minimum oppfyller følgende krav:

1. plakaten skal måle minst 70 cm X 50 cm,
2. opplysningene på plakaten må være lette å lese,
3. de nye personbilmodellene skal grupperes og angis for seg etter hvilken type drivstoff de bruker (for eksempel bensin eller diesel). For hver type drivstoff skal modellene være ordnet etter økning i CO₂-utslipp, med den modellen som har det laveste offisielle drivstofforbruket øverst på listen,
4. for hver ny personbilmodell på listen angis tallverdien for offisielt drivstofforbruk og offisielle spesifikke CO₂-utslipp. Verdien for offisielt drivstofforbruk angis med én desimal, enten i liter per 100 kilometer (l/100 km), i kilometer per liter (km/l), eller i en passende kombinasjon av begge. De offisielle spesifikke CO₂-utslippene angis i gram per kilometer (g/km) og avrundes til nærmeste hele tall.

Disse verdiene kan angis i andre enheter (gallon og mile) såfremt dette er forenlig med bestemmelsene i direktiv 80/181/EØF.

Et forslag til utforming er gjengitt nedenfor:

1.

Drivstofftype	Rekkefølge	Modell	CO ₂ -utslipp	Drivstofforbruk
Bensin	1			
	2			
	...			
Diesel	1			
	2			
	...			

5. plakaten bør inneholde følgende tekst vedrørende veilederen om drivstofføkonomi og CO₂-utslipp:
«En veileder om drivstofføkonomi og CO₂-utslipp med data om samtlige nye personbiler fås gratis på alle utsalgssteder»,
6. plakaten bør inneholde følgende tekst:
«Et kjøretøys drivstofforbruk og CO₂-utslipp bestemmes ikke bare av dets energieffektivitet, men også av kjørestil og andre ikke-tekniske faktorer. CO₂ er den viktigste drivhusgassen som er ansvarlig for den globale oppvarmingen.»
7. plakaten bør ajourføres fullstendig minst én gang hver sjette måned. Mellom to ajourføringer skal nye biler føyes til nederst på listen.

*Vedlegg IV****Opplysninger om drivstofforbruk og CO₂-utslipp som skal være med i den salgsfremmende dokumentasjonen***

Medlemsstatene skal påse at all salgsfremmende dokumentasjon inneholder opplysningene om offisielt drivstofforbruk og offisielle spesifikke CO₂-utslipp for de kjøretøyene den omhandler. Disse opplysningene bør som et minimum oppfylle følgende krav:

1. de må være lette å lese og minst like synlige som hoveddelen av de opplysningene som står i den salgsfremmende dokumentasjonen,
2. de må være lette å forstå, selv om de leses hurtig,
3. opplysningene om offisielt drivstofforbruk må framlegges for samtlige modeller som omfattes av det salgsfremmende materialet. Dersom det salgsfremmende materialet omfatter mer enn én modell, er det mulig å angi enten det offisielle drivstofforbruket eller området mellom den modellen som har den dårligste og den som har den beste drivstofføkonomien. Det offisielle drivstofforbruket angis enten i liter per 100 kilometer (l/100 km), i kilometer per liter (km/l), eller i en passende kombinasjon av begge. Samtlige tallverdier skal angis med én desimal. Disse verdiene kan angis i andre enheter (gallon og mile) såfremt dette er forenlig med bestemmelsene i direktiv 80/181/EØF.

Dersom den salgsfremmende dokumentasjonen bare nevner merket, uten henvisning til en bestemt modell, er det ikke nødvendig å framlegge opplysninger om drivstofforbruk.
