



**Statens vegvesen**

## Vedlegg – Høringsoppsummering og vedtatt endringsforskrift

Forskrift om endring i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy av 13. mai 2009 nr. 591 for å gjennomføre innsamlingen av OBFCM-data fra nye person- og varebiler i tråd med artikkel 10 og 11 i forordning (EU) 2021/392.

Trafikant og kjøretøy

Tilsyn

18. mars 2024

Vår ref.: 23/195785

## Innholdsfortegnelse

Innholdsfortegnelse.....	2
Innledning.....	3
1.1    Bakgrunn .....	3
1.2    Høringsforslaget .....	4
1.3    Generelt om høringsinnspillene .....	7
Del I – Oppsummering av høringsuttalelser med kommentarer.....	8
2.1    Løsning for overføring av OBFCM-data fra kontrollorgan til Statens vegvesen .....	8
2.2    Behandlingen av personopplysninger.....	8
2.3    Ikrafttredelse .....	9
Del II – Endringsforskrift til forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy.....	10

Høringsoppsummering – Forskrift om endring i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy av 13. mai 2009 nr. 591 for å gjennomføre innsamlingen av OBFCM-data fra nye person- og varebiler i tråd med artikkel 10 og 11 i forordning (EU) 2021/392.

## Innledning

### 1.1 Bakgrunn

Statens vegvesen sendte den 14. november 2023 på høring et forslag om endring i forskrift av 13. mai 2009 nr. 591 for å gjennomføre krav i forordning (EU) 2021/392 om å samle inn og rapportere understellsnummer og data om drivstofforbruk fra virkelig kjøring (OBFCM-data) for nye person- og varebiler, når de fremvises til periodisk kontroll.

Den 17. januar 2024 ble et tillegg til høringen ettersendt høringsinstansene. Tillegget endret høringsforslagene til ordlyden i hhv. ny § 8 tredje ledd og ny § 20a. Høringen og tillegget utgjør samlet høringsforslaget for gjennomføring av kravene i artikkel 10 og 11 i forordning 2021/392.

Høringsfristen gikk ut 14. februar 2024.

I høringen foreslås endringer i forskrift om periodisk kontroll for å legge til rette for at OBFCM-data skal samles inn av godkjente kontrollorgan og oversendes til Statens vegvesen, som rapporterer disse inn til EU-Kommisjonen innen påfølgende 1. april på den måten Kommisjonen har bestemt.

EU-kommisjonen innhenter disse dataene med det formål å overvåke effekten av CO<sub>2</sub>-utslippskravene stilt til nye person- og varebiler registrert i Europa for årene 2025, 2030 og 2035 i forordning (EU) 2019/631. De konkrete reduksjonsmålene retter seg mot bilfabrikantene og er satt for årene 2025, 2030 og 2035. Overvåkning og rapportering av data om nye person- og varebiler som registreres i det enkelte land er essensielt for at EU-Kommisjonen kan undersøke hvordan fabrikantene ligger an i å nå sine reduksjonsmål.

Kommisjonen skal derfor i henhold til artikkel 12 i forordning (EU) 2019/631 samle inn OBFCM-data fra både kjøretøyfabrikanter og nasjonale myndigheter. Kommisjonen skal så, gjennom statistikkgrunnlaget de får inn, identifisere hvordan forskjeller mellom faktisk forbruk og tilsvarende typegodskjenningsverdier utvikles over tid, samt informere allmennheten om dette.

Kravene i artikkel 10 og 11 i forordning (EU) 2021/392 beskriver hvordan rapportering etter artikkel 12 i forordning (EU) 2019/631 skal gjennomføres. Det er kravene til gjennomføringen vi legger til rette for å oppfylle gjennom endringene i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy.

## 1.2 Høringsforslaget

### 1.2.1 Forslaget om å plassere reguleringen i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy

I høringen foreslo vi at reguleringen av den praktiske gjennomføringen av innsamlingen av OBFCM-data fra aktuelle kjøretøy, skulle plasseres i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy.

Vi foreslo å plassere de nødvendige nasjonale reguleringene i allerede eksisterende bestemmelser i forskriften, samt i en særbestemmelse om hvordan innsamling og overføringen av OBFCM-data skal skje fra kontrollorgan til Statens vegvesen i praksis i ny § 20a.

Endringene ble foreslått med hjemmel i vtrl. § 13b.

### 1.2.2 Forslaget om et nytt andre ledd i § 1 – plikten til å samle inn OBFCM-data

Forordningen stiller krav til norske kontrollorgan som forskrift om periodisk kontroll per i dag ikke gjelder for. At kontrollorgan får ytterligere plikter etter implementering av forordningen foreslo vi derfor at skulle komme frem allerede av den innledende bestemmelsen i § 1 om hvem og hva forskriften gjelder, i nytt andre ledd.

### 1.2.3 Forslaget om et nytt tredje ledd i § 8 – utstyrskrav for avlesning av OBFCM-data

Pkkf. § 8 regulerer allerede krav til teknisk utstyr for kontrollorgan som gjennomfører periodisk kontroll.

I tredje ledd foreslo vi å stille krav om OBD-diagnoseutstyret for avlesning av OBFCM-data for alle kontrollorgan som kontrollerer person- og varebiler (M1 og N1).

For kontrollorgan som kun kontrollerer elektriske kjøretøy, vil det være mulig å få unntak fra dette utstyrskravet etter pkkf. § 29 på lik linje med øvrig utstyr som kun knytter seg til kontroll av fossildrevne kjøretøy.

Vi foreslo å stille krav om at kontrollorgan godkjent for kontroll av kjøretøy til og med 3500 kg skal ha slikt utstyr, ettersom disse typisk kontrollerer både M1 og N1 med forbrenningsmotor. Kontrollorgankategoriene 01 og 04 vil falle inn under dette kravet. Videre foreslo vi også krav om OBD-diagnoseutstyr for kontrollorgan 02 og 03, hvis de skal tilby kontroll av M1-kjøretøy, fordi kjøretøy i kategorien M1 også kan være tyngre kjøretøy.

Statens vegvesen foreslo at forordningens krav til utstyr skal fremgå av et nytt tredje ledd til § 8 for å vise at kravene til utstyr for avlesning av OBFCM-data er et tillegg til de øvrige utstyrskravene i bestemmelsen knyttet til den periodiske kontrollen. Ved å regulere kravet om utstyr for innsamling og overføring av OBFCM-data i et nytt tredje ledd, blir det også tydelig at kravene til OBD-diagnoseutstyr er stilt for å gjennomføre to ulike oppgaver.

Gjeldende tredje ledd og påfølgende ledd vil bli fjerde ledd og følgende.

#### 1.2.4 Forslaget om en endring i § 8 niende ledd – utstyrskrav som vilkår for kontrollorgangodkjenning

Statens vegvesen foreslo en endring i § 8 gjeldende niende ledd for å legge til utstyr for avlesning av OBFCM-data som et krav for å få kontrollorgangodkjenning. Gjeldende § 8 niende ledd stiller krav om utstyr og verktøy for å kunne utføre «kontrollene», og den omfatter etter sin ordlyd ikke innsamling av OBFCM-data. Vi foreslo derfor at det presiseres i niende ledd at kontrollorgan som er påkrevd å samle inn OBFCM-data i henhold til forslaget om nytt tredje ledd i § 8, må ha utstyr for slik innsamling på plass for å få sin kontrollorgangodkjenning.

Gjeldende niende ledd vil bli tiende ledd, ved vedtakelse av forslaget om nytt tredje ledd i § 8.

#### 1.2.5 Forslaget om ny § 20a. Innsamling og rapportering av OBFCM-data

##### 1.2.5.1 Innledning

Statens vegvesen foreslo i tillegget til høringsdokumentet av 17. januar 2024 en ny § 20a for å hjemle de nødvendige nasjonale bestemmelsene for å legge til rette for innsamlingen og rapporteringen av OBFCM-data. All øvrig regulering av innsamlingen av OBFCM-data, herunder reguleringen av kontrollorganets og myndighetenes plikter, rapporteringsperiode og – metode, kjøretøyeiers rett til å reservere seg og personvernkrav fremgår direkte av forordning 2021/392 artikkel 10 og 11.

Fordi avlesning og overføring av OBFCM-data er en oppgave på siden av kontrollorganenes kontrollvirksomhet, mente vi at det er naturlig å regulere dette i en egen bestemmelse.

##### 1.2.5.2 Henvisning til forordning (EU)2021/392

Forslaget til ny § 20a inneholdt i første ledd en henvisning til forordning 2021/392 for å synliggjøre for de involverte aktørene at krav til metode for overføring til Statens vegvesen og registrering av data er knyttet til OBFCM-rapporteringen regulert i denne forordningen. Henvisningen er kun ment veiledende, ikke som en omskriving av forordningens ordlyd på noen måte eller nasjonal regulering av dennes krav.

##### 1.2.5.3 Løsning for overføring av OBFCM-data

Hvordan OBFCM-data skal overføres til Statens vegvesen foreslo vi regulert i andre ledd. Vi foreslo å henvise til metode for avlesning av OBFCM-data gjennom bruk av OBD-diagnoseutstyr og stille krav om at dataene skal overføres fra kontrollorgan til Statens vegvesen gjennom løsninger som Statens vegvesen har myndighet til å stille krav til.

Vi foreslo tre alternative løsninger for slik overføring, som vi ser for oss kan leve parallelt, slik at det enkelte kontrollorgan kan benytte den løsningen som passer deres virksomhet best. Vi foreslo for det første en løsning med manuell registrering av avleste data ved bruk av vegvesen.no/dinside.

Vi foreslo også en løsning med overføring av data ved bruk av leverandører av løsning for rapportering av kontrollresultater fra periodisk kontroll. Denne løsningen baserer seg på at

kontrollorganet går til anskaffelse av OBD-diagnoseutstyr som har en maskinintegrasjon med en av de eksisterende dataleverandørene, som igjen vil overføre OBFCM-data videre til Statens vegvesen.

Til sist foreslo vi en maskinell registrering av data basert på maskinintegrasjon mellom diagnose-system og Statens vegvesen. Denne løsningen baserer seg på at kontrollorganet har et OBD-diagnoseutstyr med en maskinintegrasjon direkte med Statens vegvesen for overføring av OBFCM-data.

Vi foreslo ikke noe krav om *når* overføringen av avleste OBFCM-data skal skje, da det er opp til kontrollorganene selv å gjøre dette så snart som mulig for å imøtegå prinsippet om lagringsbegrensning for personopplysninger i personvernlovgivningen.

#### *1.2.5.4 Statens vegvesens register over OBFCM-data*

I ny § 20a tredje ledd foreslo vi en hjemmel for Statens vegvesens register over OBFCM-data som overføres fra kontrollorganene. Behovet for et slikt register ligger implisitt i Statens vegvesens ansvar i rapporteringsprosessen, ettersom Statens vegvesen må oppbevare OBFCM-dataene frem til de skal rapporteres innen påfølgende 1. april.

Videre regulerer bestemmelsen formålet med registeret ettersom den uttrykkelig viser til at Statens vegvesen skal registrere OBFCM-data i sitt register for å rapportere disse til EEA i tråd med våre forpliktelser etter forordningen. Dataene skal altså ikke brukes til annet enn videre rapportering til EEA, som er i tråd med forordningens formålsbegrensning.

#### *1.2.6 Forslag om endring i § 24 første ledd – reaksjoner mot kontrollorgan*

Statens vegvesen vurderte det som nødvendig å kunne følge opp eventuelle avvik oppdaget under tilsyn gjennom en adgang til å ilegge kontrollorganet reaksjoner. Vi fant at ordlyden i gjeldende § 24 kan hjemle alle aktuelle reaksjonsformer for brudd på krav knyttet til OBFCM, foruten pålegg om retting.

Vi foreslo derfor å legge til at pålegg kan gis for å sikre at innsamling av OBFCM-data utføres i samsvar med forskriften.

Forskriftsendringen er ikke ment å gi hjemmel for å pålegge stansing som følge av manglende OBD-diagnoseutstyr for avlesning av OBFCM-data eller avvik på slikt utstyr, da Statens vegvesen ikke anser stansing på bakgrunn av slike avvik som forholdsmessig.

#### *1.2.7 Forslaget om tidspunktet for ikrafttredelse*

Staten vegvesen foreslo at endringene skal tre i kraft fra 1. januar 2025. Utstyrskravet til kontrollorganene og kravet om å samle inn OBFCM-data foreslås altså gjeldende for kontrollorgan fra og med 1. januar 2025.

Statens vegvesen gjorde en vurdering av når Norge vil kunne starte innsamling og rapportering av OBFCM-data i tråd med 2021/392 artikkel 10 og så et behov for en overgangsperiode, begrunnet i innføringen av et nytt utstyrskrav.

Videre begrunnet vi ikrafttredelse fra 1. januar 2025 i at avlesning av OBFCM-data på kjøretøy som er registrert fra og med 2021 innebærer at majoriteten av aktuelle kjøretøy for avlesning ventelig vil vises til periodisk kontroll først i 2025. Kjøretøyene det gjelder vil i all hovedsak ha frist for første godkjente kontroll fire år etter dato for første gangs registrering. I tillegg er omfanget aktuelle kjøretøy i Norge i utgangspunktet forholdsvis lavt grunnet en høy andel elektriske kjøretøy registrert første gang fra og med 2021. Etter Statens vegvesens vurdering vil det kun være et lite antall kjøretøy som vil være aktuelle for OBFCM-rapportering i 2023 og 2024.

### 1.3 Generelt om høringsinnspillene

Høringen ble sendt til 67 instanser og gjort tilgjengelig for offentligheten på [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no). Vi har mottatt fem svar på høringen.

Av disse innspillene hadde følgende ingen merknader til høringen:

Akershus fylkeskommune

Justis- og beredskapsdepartementet

Følgende høringsinstanser har avgitt uttalelse med kommentarer til forslagene:

Launch Europe

Datatilsynet

Autobransjens Leverandørforening (ABL)

Statens vegvesen ser at det har kommet uvanlig lite innspill til denne høringen, sammenlignet med andre høringer om endringer knyttet til periodisk kontroll av kjøretøy. Siden det er snakk om en forordning, som skal gjennomføres som den står, var det forventet at tilbakemeldingene ville være få. Vi er glade for at vi har fått innspill fra utstysleverandørene, ettersom gjennomføringen avhenger av tilgjengelig utstyr med riktige spesifikasjoner.

Få tilbakemeldinger antar vi betyr at instansene ikke ser åpenbare problemer med høringsforslagene. Endringsforskriften vedtas derfor uten endringer.

Vi har gjennomgått innspillene vi har fått fra høringsinstansene i Del 1.

Endelig forskriftstekst følger av Del 2.

## Del I – Oppsummering av høringsuttalelser med kommentarer

### 2.1 Løsning for overføring av OBFCM-data fra kontrollorgan til Statens vegvesen

#### 2.1.1 Høringsinnspill

**ABL** støtter forslaget til gjennomføringen av forordningen i Norge. De har forespurt sine medlemmer som leverer utstyr til PKK. De medlemmene som leverer diagnoseutstyr har bekreftet at de kan levere utstyr som tilfredsstillende kravene i forordningen.

**Launch Europe** viser til sin erfaring med innsamlingen av OBFCM-data i flere andre land og mener det fungerer best når data sendes direkte til den organisasjonen som skal videregående dataene til Kommisjonen, som i Norges tilfelle er Statens vegvesen.

De peker på en ønsket løsning fra deres side er at deres løsning samler inn data, og gis én til to dager på å overføre OBFCM-data til Statens vegvesen.

Launch Europe henviser til løsningen i eksempelvis Danmark, som de ikke synes er like god. Der må løsningen deres sette opp API mot de fem dataleverandørene som overfører data fra kontrollorgan til Færdselsstyrelsen. Vi forstår dette som tilsvarende en kobling mot de eksisterende dataleverandørene i Norge.

Launch Europe sendte også Statens vegvesen et eksempel på hvordan datastruktur og format fremstår, som standard fra deres system.

#### 2.1.2 Vår vurdering av høringsinnspillene

**ABL** melder om at utstyr er tilgjengelig i Norge og at forslaget generelt støttes.

Vi noterer oss innspill til løsninger fra **Launch Europe** og tar med oss forslaget til datastruktur i det videre arbeidet. Vi mener begge eksemplene som Launch Europe kommer med her er dekket av våre alternativer for overføringsløsninger. Det vil dermed være mulig for eksempelvis Launch Europe å velge den overføringsløsningen de finner mest hensiktsmessig for sine tjenester.

Etttersom det ikke har kommet særlig innspill til de ulike løsningene for overføring, legger Statens vegvesen til grunn at instansene ikke har sett åpenbare problemer med disse og går videre med arbeidet med å tilrettelegge for alle tre alternativer.

Statens vegvesen vil gjøre oppmerksom på at kontrollorgan må sørge for å ha utstyret på plass til årsskiftet. For å sikre at utstyrskravet etterleveres vil vi sende påminnelser om dette til bransjen i våre kanaler.

### 2.2 Behandlingen av personopplysninger

#### 2.2.1 Høringsinnspill

**Datatilsynet** viser i sitt høringsinnspill til at det er personopplysninger som skal rapporteres til EEA gjennom CDR og peker på at det ikke fremgår om personopplysningene blir aggregert



i CDR, eller hvordan dataene vil håndteres der. Det fremgår imidlertid at formålet med innsamlingen er å vise bileiernes samlede drivstofforbruk. Dette kan oppnås med aggregerte opplysninger.

De vil påpeke at detaljerte opplysninger om drivstofforbruk kan si mye om bileier, og at det derfor kan være problematisk at årlige opplysninger lagres så lenge som 20 år. Dersom personopplysninger ikke blir aggregert i CDR, er det viktig at de registrerte blir informert om dette, slik at de settes i stand til å ivareta rettighetene sine.

### 2.2.2 Vår vurdering av høringsinnspillene

Til Datatilsynets innspill vil Statens vegvesen presisere at Kommisjonens innsamling av OBFCM-data ikke skjer med formålet å vise bileiernes samlede drivstofforbruk, men med formål om å overvåke effekten av CO<sub>2</sub>-utslippskravene stilt til nye person- og varebiler registrert i Europa, jf. forordning (EU) 2019/631.

Kommisjonens behandling av de innsamlede dataene via CDR ligger til kommisjonens personvernansvar. De enkelte statenes myndigheter er ikke ansvarlig for å ivareta personvernet etter innrapportering i henhold til forordningen, så Statens vegvesen har ingen rolle i behandlingen av dataene etter at disse er rapportert i CDR.

I artikkel 12 i (EU) 2019/631, som regulerer kommisjonens overvåking av faktisk drivstofforbruk, finner vi noen bestemmelser om kommisjonens behandling av de innsamlede dataene, blant annet i nr. 2 avsnitt 3. Her står det at kommisjonen skal behandle innsamlede data med formål om å opprette anonymiserte og aggregerte datasett, herunder per kjøretøyfabrikant. Understellsnummeret skal kun brukes i tilknytning til denne databehandlingen og ikke oppbevares lengre enn nødvendig for dette formålet.

Kontrollorganene er selv ansvarlige for å overholde kravene stilt til avlesning, overføring og behandlingen av OBFCM-dataene på sin side. De må sikre at kjøretøyeiere får den informasjonen de trenger for å kunne ivareta sine rettigheter ved fremvisning av sitt kjøretøy for periodisk kontroll, herunder reservasjonsretten og informasjon om hva opplysningene skal brukes til og hvor lenge de lagres av «EU» (Kommisjonen).

Statens vegvesen vil legge ut informasjon på våre nettsider om innsamlingen av OBFCM-data, herunder den nødvendige informasjonen ut til kjøretøyeier og bransjen.

## 2.3 Ikrafttredelse

Statens vegvesen har ikke mottatt noen kommentarer til ikrafttredelsestidspunktet 1. januar 2025.

Vi opprettholder derfor denne datoen for oppstart av avlesning og innsamling av OBFCM-data, med tilhørende utstyrskrav for kontrollorgan og tilsyn med dette.

## Del II – Endringsforskrift til forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy

### Forskrift om endring i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy

**Hjemmel:** Fastsatt av Vegdirektoratet xx.yy.zzzz med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 13b, jf. delegeringsvedtak 21. desember 2018 nr. 2245 og § 19a, jf. delegeringsvedtak 4. mai 2018 nr. 704.

**EØS-henvisninger:** EØS-avtalen vedlegg XX nr. 21azl (forordning (EU) 2021/392)

I

I forskrift 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy gjøres følgende endringer:

#### § 1 nytt andre ledd skal lyde:

Forskriften gjelder også innsamling og rapportering av understellsnummer og data om drivstofforbruk fra virkelig kjøring (OBFCM-data) fra kjøretøy som fremvises til periodisk kontroll.

#### § 8 skal lyde:

##### § 8. Krav til lokaler og teknisk utstyr for kontrollorgan

Lokaler og teknisk utstyr skal være egnet til formålet og ha nødvendige tillatelser.

I tillegg til nødvendig håndverktøy skal kontrollorgan ha følgende utstyr, avhengig av hvilke kjøretøytyper som omfattes av kontrollorganets godkjenning:

- a. Bremsprøver som er tilpasset de kjøretøyene som kontrollorganet har godkjenning for å kontrollere.

For bremseprøver gjelder følgende minimumskrav til overkjøringsvekt:

1. Kontrollorgan godkjent for totalvekt til og med 3 500 kg: 2 000 kg
2. Kontrollorgan godkjent for totalvekt fra 3501 kg til og med 7 500 kg: 4 000 kg
3. Kontrollorgan godkjent for totalvekt over 7 500 kg: 13 000 kg

Kontrollorgan som er godkjent for å kontrollere kjøretøy med trykkluftmekaniske bremses skal ha rullebremseprøver som kan brukes for kontroll etter referanseverdimetoden og ettpunktsmetoden. Slik rullebremseprøver skal være i samsvar med Anneks A i ISO 21069-1 med de begrensningene som er beskrevet i Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy.

- b. Kjørebaneløfter eller arbeidsgrav, begge med traversjekk. For kjørebaneløfter gjelder følgende minimumskrav til løftekapasitet:

1. Kontrollorgan godkjent for totalvekt til og med 3 500 kg: 3 000 kg
2. Kontrollorgan godkjent for totalvekt fra 3 501 kg til og med 7 500 kg: 5 000 kg

3. Kontrollorgan godkjent for totalvekt over 7 500 kg: 20 000 kg
- c. Kontrollorgan godkjent for å kontrollere kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg skal ha registrerende retardasjonsmåler som viser aktuell retardasjon. Skriver er ikke påkrevd.
  - d. Eget lyskontrollapparat, samt kontrollområde i tråd med kravene gitt i merknad til kjøretøyforskriften § 28.
  - e. Kontrollorgan godkjent for å kontrollere kjøretøy med trykkluftmekaniske bremses skal ha pedaljekk.
  - f. Kontrollorgan godkjent for å kontrollere kjøretøy med trykkluftmekaniske bremses skal ha manometer og mellomstykke for måling av styre-/matetrykk og klokkestrykk.
  - g. Avgassmåleinstrument i samsvar med kravene i forskrift 21. desember 2007 nr. 1744 om krav til avgassmålere.
  - h. Lydmåler minimum i samsvar med Presision Sound Level Meter, Type 1, som tilfredsstillers IEC 61672-1.
  - i. Røykmåler av type opacimeter, i samsvar med rådsdirektiv 72/306/EØF vedlegg VII med senere endringer. Røykmålerens røykkammer med tilførselsslanger skal kunne brukes ned til -10 °C uten at eksosen kondenseres før eller inne i røykkammeret.
  - j. Datautstyr og tilgang til programvare for elektronisk rapportering av resultatet på utførte kjøretøykontroller til Statens vegvesen.
  - k. Eget utstyr for påvisning av drivstofflekkasje i gassdrevne kjøretøy (LNG/CNG/LPG).
  - l. Kontrollorgan godkjent for å kontrollere kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg skal ha slitasetester med bevegelse på langs og på tvers på minst 95 mm og bevegelseshastighet på 5-15 cm/s.
  - m. Utstyr for OBD-avlesning for minimum kontroll av kjøretøyenes elektroniske utslippskontrollsystem som tilfredsstillers kravene i ISO-standard 15031 del 3-7.
  - n. Kontrollorgan godkjent for å kontrollere traktor skal ha manometer og tilkobling for å kontrollere hydraulisk uttak for tilkobling av tilhenger.
  - o. Kontrollorgan som kontrollerer kjøretøy med hydrauliske bremses skal ha utstyr for måling av kokepunkt på bremsevæske. Måleområde 120 °C til 210 °C, måleusikkerhet maksimalt 15 °C.
  - p. Kontrollorgan som kontrollerer tilhengere med påløpsbremseanlegg skal ha utstyr til funksjonskontroll av tilhengers påløpsbremseanlegg.

Kontrollorgan godkjent for å kontrollere kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg skal ha utstyr for OBD-avlesning av OBFCM-data, jf. forordning 2021/392 artikkel 10 og 11, som gjennomført i forskrift om krav til CO<sub>2</sub>-utslipp mv. for produsenter av person- og varebiler og tunge kjøretøy (M, N og O) § 1. Kontrollorgan som kun er godkjent for å kontrollere kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg skal også ha slikt utstyr, dersom de skal tilby periodisk kontroll av personbiler (M1).

Kontrollorgan som kun kontrollerer traktorer gis fritak for utstyr i henhold til a, b, d, g, i, l og m. Fritak fra a betinger utstyr og område for å utføre retardasjonsmåling og praktisk kontroll av bremsevirkning. Fritak fra b betinger annet egnet løfteutstyr.

Teknisk utstyr, inkludert måleinstrumentene, skal brukes og vedlikeholdes etter fabrikantens anvisninger.

Måleinstrumenter i punkt a, c, d, g og i, jf. annet ledd, skal kalibreres ved bruk av akkreditert metode av kalibreringsorgan som er akkreditert etter ISO/IEC-standard 17025. Kalibreringen skal utføres innenfor følgende måleområde og måleresultatet skal vurderes mot følgende maksimalt tillatte målefeil:

- a. Bremsprøver: Bruksmessig måleområde og med maksimalt tillatte målefeil i henhold til ISO 21069-1, annek A. Samme maksimalt tillatte målefeil skal også legges til grunn for bremsprøver som ikke er i samsvar med ISO-standard.
- b. Retardasjonsmåler: Måleområde mellom 0 og 8 m/s<sup>2</sup> og med maksimalt tillatte målefeil +/-0,2 m/s<sup>2</sup>
- c. Lyskontrollapparat: Bruksmessig måleområde og med maksimalt tillatte målefeil +/-3 mm pr. meter
- d. Avgassmåler: Måleområde og maksimalt tillatte målefeil i samsvar med grenseverdiene angitt i forskrift om krav til avgassmålere § 24 og § 26, klasse 1
- e. Røykmåler: Bruksmessig måleområde og maksimalt tillatte målefeil +/-0,3 m-1.

Øvrige måleinstrumenter skal kalibreres ved bruk av anerkjente kalibreringsmetoder. Kalibreringen skal være sporbar.

Måleinstrumenter skal etter innregulering og endelig kalibrering oppfylle kravene til maksimalt tillatte målefeil innenfor måleområdene. Kontrollorgan må ha dokumentasjon som viser at slik kalibrering er utført og at måleinstrumentene er i henhold til kravene til måleområder og maksimalt tillatte målefeil.

Intervallet mellom to påfølgende kalibreringer kan ikke overstige 12 måneder. Kravet om kalibrering av måleinstrumenter gjelder også for nytt utstyr før det tas i bruk.

Kontrollorgan kan ikke godkjennes uten at det har utstyr og verktøy til å utføre kontrollene på en faglig tilfredsstillende måte. Kontrollorgan kan heller ikke godkjennes uten at det har utstyr for OBD-avlesning av OBFCM-data etter tredje ledd.

Statens vegvesen kan ved godkjenning av kontrollorganet gjøre unntak fra kravet til eget utstyr når kravet vil virke urimelig av hensyn til kontrollorganets størrelse. Kontrollorganet må i slike tilfeller ha inngått skriftlig avtale om tilgang på utstyr.

**Ny § 20a** skal lyde:

§ 20a. Innsamling og rapportering av OBFCM-data

Kontrollorgan skal samle inn OBFCM-data, jf. forordning (EU)2021/392 artikkel 10 og 11, som

gjennomført i forskrift om krav til CO<sub>2</sub>-utslipp mv. for produsenter av person- og varebiler og tunge kjøretøy (M, N og O) § 1.

Ved slik innsamling skal kontrollorganet bruke utstyr for OBD- avlesning og overføre OBFCM-data til Statens vegvesen med en sikker løsning, slik Statens vegvesen har spesifisert.

Statens vegvesen registrerer OBFCM-data i sitt register for å rapportere i tråd med forordning (EU)2021/392 artikkel 10 og 11.

**§ 24 første ledd** skal lyde:

Som ledd i tilsynet kan Statens vegvesen gi kontrollorgan pålegg som er nødvendig for å sikre at kontrollene og innsamling OBFCM-data utføres i samsvar med denne forskriften, og om nødvendig gi pålegg om stansing av kontrollvirksomheten til avvik er rettet eller til vedtak om tilbakekalling er avgjort.

II

Forskriften trer i kraft 1. januar 2025.

---

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Tlf: (+47) 22 07 30 00  
[firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)

[www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no)

**Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag**