



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

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

Trafikant og kjøretøy
Tilsyn
14. november 2023
Vår ref.: 23/195785

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	4
2	Gjeldende rett	4
2.1	EU/EØS-regelverk	4
2.2	Nasjonalt regelverk	5
3	Innholdet i forordning 2021/392 artikkel 10 og 11	5
3.1	Krav om innsamling og rapportering av OBFCM-data i artikkel 10.....	5
3.2	Krav om personvern i artikkel 11	7
4	Gjennomføringen av OBFCM-rapportering i andre EU/EØS- land	8
4.1	Innledning	8
4.2	Krav til utstyr og metode i andre EU/EØS- land.....	9
4.3	Forholdet til periodisk kontroll av kjøretøy i andre EU/EØS- land	9
4.4	Tilsyn med OBFCM-innsamlingen i andre EU/EØS- land	9
5	Statens vegvesens vurdering av OBFCM-rapportering ved periodisk kontroll	9
5.1	Innledning	9
5.2	Forholdet til periodisk kontroll av kjøretøy	10
5.3	Aktuelle kjøretøy.....	11
5.4	Rapporteringsperioden på maksimalt 15 år for det enkelte kjøretøy.....	12
5.5	Aktuelle kontrollorgankategorier for OBFCM-innsamling	12
5.6	Særlig om kontrollorgans ansvar for personvern ved behandling av OBFCM-data..	13
5.7	Løsning for å oversende OBFCM-data fra kontrollorgan til Statens vegvesen	14
5.8	Register over innsendte OBFCM-data.....	16
5.9	Nytt krav om OBD-diagnoseutstyr for godkjenning som kontrollorgan	16
5.10	Statens vegvesens oppfølging gjennom tilsyn	17
5.11	Reaksjoner mot kontrollorgan for avvik knyttet til OBD-diagnoseutstyr	17
5.12	Kjøretøyeiers rett til å reservere seg fra innsamling av OBFCM-data fra sitt kjøretøy	18
6	Forslag til endringer i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy	19
6.1	Plasseringen av bestemmelsene i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy	19
6.2	Forslag om nytt andre ledd i § 1.Hva og hvem forskriften gjelder	20
6.3	Forslag om nytt tredje ledd i § 8. Krav til lokaler og teknisk utstyr for kontrollorgan	20

6.4	Forslag om endring i § 8 niende ledd	21
6.5	ny § 20a. Innsamling og rapportering av OBFCM-data.....	22
6.6	Forslag om endring i § 24 første ledd	23
7	Tidspunktet for ikrafttredelse.....	24
8	Økonomiske og administrative konsekvenser.....	24
9	Høringsfrist	25

Høringsnotat – Høring om forslag til endringer i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy av 13. mai 2009 nr. 591 for å gjennomføre innsamling av OBFCM-data fra nye person- og varebiler i tråd med artikkel 10 og 11 i forordning (EU) 2021/392.

1 Innledning

Høringen foreslår nye bestemmelser i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy av 13. mai 2009 nr. 591 (pkkf.) for å gjennomføre krav i forordning (EU) 2021/392 om å samle inn data om drivstofforbruk fra virkelig kjøring og understellsnummer (heretter OBFCM-data) for nye person- og varebiler.

For di forordning (EU) 2021/392 gjelder som norsk rett, er Norge forpliktet til å samle inn og rapportere data i tråd med denne.

Det omfattende regimet rundt periodisk kontroll er i stor grad begrunnet i hensynet til trafiksikkerhet. Innsamlingen av OBFCM-data bygger ikke på samme hensyn og Statens vegvesen ser derfor ikke behov for samme strenge rammer rundt innsamling av OBFCM-data. I vår vurdering har vi lagt vekt på dette, og foreslår derfor at rapporteringsplikten overholdes gjennom en enklest mulig regulering av de ulike aktørenes plikter etter forordningen.

2 Gjeldende rett

2.1 EU/EØS-regelverk

Den 1. januar 2020 trådte forordning (EU) 2019/631 i kraft, og den satte reduksjonsmål for CO₂-utslippskrav til nye person- og varebiler registrert i Europa. De konkrete reduksjonsmålene retter seg mot bilfabrikantene og er satt for årene 2025, 2030 og 2035. Den 19. april 2023 vedtok Europaparlamentet og rådet forordning (EU) 2023/851 om endring av forordning (EU) 2019/631 for å styrke ytelsesstandardene for CO₂-utslipp for nye personbiler og nye varebiler i tråd med EUs økte klimaambisjon. Utslippsmålene som gjelder fra 2030 ble styrket spesielt, og det ble satt et 100 % reduksjonsmål for både person- og varebiler fra 2035 og utover.

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.

For å overvåke effekten av CO₂- utslippsstandardene skal Kommisjonen i henhold til artikkel 12 i forordning (EU) 2019/631 derfor samle inn OBFCM-data fra både kjøretøyfabrikanter og nasjonale myndigheter. Kommisjonen skal så, gjennom statistikkgrunlaget de får inn,

identifisere hvordan forskjeller mellom faktisk forbruk og tilsvarende typegodskjenningsverdier utvikles over tid, samt informere allmennheten om dette.

Forordning (EU) 2021/392, som denne høringen gjelder, beskriver *hvordan* rapporteringsforpliktelsene som følger av artikkel 12 i forordning (EU) 2019/631 skal gjennomføres.

Forordning 2021/392 spesifiserer tydelig hva de ulike aktørene skal gjøre for å rapportere OBFCM-data innenfor de relevante tidsfristene, blant annet plikten kontrollorgan i de enkelte medlemslandene har til å samle inn de nødvendige dataene fra kjøretøy når de fremvises til periodisk kontroll.

2.2 Nasjonalt regelverk

Vegtrafikkloven § 13 b gir hjemmel for nærmere å regulere blant annet overvåkning og rapportering (bokstav c og d) i tilknytning til utslippskrav stilt til produsenter av blant annet personbiler og varebiler. Bestemmelsen lyder som følger:

§ 13 b. Krav til CO₂-utslipp mv. for produsenter av personbiler, varebiler og tunge kjøretøy
For å ivareta Norges forpliktelser etter EØS-avtalen kan departementet i forskrift fastsette regler om utslippskrav mv. for produsenter av kjøretøy i gruppe M, N og O, herunder regler om:

- a. krav til utslipp av CO₂,*
- b. overtredelsesgebyr,*
- c. overvåkning,*
- d. rapportering,*
- e. innovative teknologier, herunder godkjenning.*

Forordning 2021/392 gjelder som norsk rett gjennom EØS-avtalen og er i sin helhet tatt inn i nasjonalt regelverk gjennom forskrift om krav til CO₂-utslipp mv. for produsenter av person- og varebiler og tunge kjøretøy (M, N og O), med hjemmel i vegtrafikkloven § 13 b.

3 Innholdet i forordning 2021/392 artikkel 10 og 11

3.1 Krav om innsamling og rapportering av OBFCM-data i artikkel 10

3.1.1 Innsamling av OBFCM-data

Denne høringen tar, som nevnt, for seg den praktiske gjennomføringen av forordning EU 2021/392 artikkel 10 og 11.

Artikkel 10 i forordning 2021/392 regulerer medlemsstatenes plikt til å samle inn og rapportere OBFCM-data fra kjøretøy når de fremstilles til periodisk kontroll. Artikkel 10 nr.1 andre ledd stiller krav om at innsamling av OBFCM-data skal skje når kjøretøyene fremstilles for periodisk kontroll i henhold til de ulike kjøretøykategorienes kontrollintervall, jf. artikkel

5, som regulerer i direktiv 2014/45. Dette gjelder fremvisning til full periodisk kontroll og ikke ved fremvisning til etterkontroll. Forordningen henviser kun til direktiv 2014/45 artikkel 5 og ikke til artikkel 9, som regulerer etterkontroll av mangler innen to måneder.

Forordningen gir ingen føringer på at avlesningen må skje under den periodiske kontrollen, men det er nærliggende å anta at avlesning av OBFCM-data ofte vil gjennomføres samtidig som man bruker kjøretøyets OBD i forbindelse med kontrollen. Kontrollorganene er allerede pålagt å benytte OBD avlesning ved hver periodisk kontroll av kjøretøy omfattet av forordningen, da alle kjøretøy med avgassklasse Euro-5 og nyere skal kontrolleres ved bruk av OBD-utstyr, som en del av både identitetskontrollen og avgasskontrollen.

Statens vegvesen skal i henhold til artikkel 10 nr. 1 første ledd sikre at de organer eller virksomheter som er angitt i artikkel 4 nr. 2 i direktiv 2014/45 samler inn OBFCM-data for nye person- og varebiler. Direktiv 2014/45 er gjennomført i norsk rett gjennom forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy, og de «organer eller virksomheter» det vises til er kontrollorganene i det norske kontrollregimet. Forordning 2021/392 pålegger altså kontrollorgan å samle inn OBFCM-dataene og pålegger Statens vegvesen å sikre at dette blir gjort.

Rapporteringen skal i henhold til direktivets fortale skje til Kommisjonen eller EEA (Det europeiske miljøbyrå), gjennom EEAs rapporteringsløsning. At det er medlemsstatene som har ansvaret for å rapportere, betyr for Norges del at myndigheten og ansvaret ligger hos Statens vegvesen, og i det følgende vil det vises til Statens vegvesen der medlemsstatene er omtalt i forordningen.

3.1.2 Forordningens avgrensning av aktuelle kjøretøy

Artikkel 10 nr. 1 pålegger at OBFCM- data i første omgang skal samles inn for person- og varebiler. Dette innebærer at innsamling av OBFCM-data avgrenses til kjøretøy i kjøretøykategorien M1 og N1, jf. forordning 2019/631 artikkel 2 nr.1.

Forordningen avgrenser videre sitt virkeområde ved at OBFCM-data i første omgang skal samles inn for *nye* person- og varebiler, som er registrert fra og med 1. januar 2021. Kjøretøyet må også være utstyrt med innebygget anordning til overvåking av brennstoff - og/eller energiforbruk i henhold til artikkel 4a i forordning (EU) 2017/1151.

Disse avgrensningene av aktuelle kjøretøy henger sammen med at det er disse kjøretøyene som skal oppfylle de CO₂-utslippskravene som er satt i forordning (EU) 2019/631. Forordningen avgrenses altså naturlig til å kun gjelde fossile kjøretøy og hybrid. Det er en økende andel elektriske kjøretøy i Norge, og de vil selvfølgelig ikke vil omfattes av OBFCM-avlesningen. Les mer om dette nedenfor.

3.1.3 Hvordan innsamlingen skal foregå

Artikkel 10 nr. 1 tredje ledd tar videre for seg hvordan avlesningen av OBFCM-data skal foregå. OBFCM- dataene skal leses av ved hjelp av en innretning for tilkopling til kjøretøyets elektroniske grensesnitt (OBD-diagnoseutstyr). OBD- diagnoseutstyret som brukes skal kunne avlese dataene slik de er registrert i kjøretøyets innretning for overvåking av drivstoff- og/eller energiforbruk.

Vi kan videre lese av 10 nr. 2 første ledd at rapporteringen av innsamlet OBFCM-data skal skje ved å laste opp dataene i Central Data Repository (CDR). Dersom slike data ikke er tilgjengelige, skal det lastes opp en erklæring og en forklaring på dette i CDR.

3.1.4 Hvor lenge innsamlingen skal foregå

Artikkel 10 nr.1 andre ledd stiller videre krav om at innsamling av OBFCM-data skal skje med virkning fra 20. mai 2023, når kjøretøyene fremstilles for periodisk kontroll i henhold til de ulike kjøretøykategorienes kontrollintervall, jf. artikkel 5 i direktiv 2014/45.

I artikkel 10 nr. 2 første ledd reguleres tidspunktet for når rapporteringen til Kommisjonen skal gjennomføres. Statens vegvesen skal sikre at OBFCM-data, som ble samlet inn foregående år, rapporteres årlig til Kommisjonen fra og med 1. april 2022.

Bestemmelsen må sees i sammenheng med rapporteringsplikten for kjøretøyfabrikanter i artikkel 9, som ikke er en del av denne høringen. Etersom krav om innsamling av data etter artikkel 10 nr. 1 ikke trådte i kraft før 20.mai 2023, vil ikke første mulige tidspunkt for rapportering til Kommisjonen for disse dataene være før 1. april 2024.

Artikkel 10 nr. 2 andre ledd pålegger Statens vegvesen, som ansvarlig myndighet, å sikre at OBFCM-data fra ett bestemt kjøretøy ikke skal samles inn for en periode på mer enn 15 år, fra og med den datoen da data om et aktuelt kjøretøy første gang ble rapportert til EEA via CDR.

3.1.5 Kjøretøyeiers reservasjonsrett

Artikkel 10 nr. 1 andre ledd regulerer også en reservasjonsrett for kjøretøyeier. Innsamling av OBFCM-data skal gjennomføres, med mindre eier av kjøretøyet uttrykkelig aviser at disse dataene skal tilgjengeliggjøres.

Artikkel 10 nr. 2 tredje ledd pålegger til slutt Statens vegvesen og kontrollorganene å påse at det benyttes sikker kommunikasjon ved innsamlingen av OBFCM-dataen.

3.2 Krav om personvern i artikkel 11

3.2.1 Ansvar

Innsamling og rapportering av OBFCM-data innebærer behandling av personopplysninger. Å behandle personopplysninger innebærer igjen forpliktelser knyttet til vern av disse opplysningene.

Forordningens artikkel 11 beskriver de ulike aktørenes forpliktelser som behandlingsansvarlig etter forordning EU 2016/679 General Data Protection Regulation (GDPR), når de samler inn OBFCM-data. GDPR er gjort til norsk rett gjennom personopplysningsloven.

Både kontrollorganene og Statens vegvesen anses som behandlingsansvarlig ved deres behandling av dataene etter denne artikkelen, hhv. nr. 1 bokstav c og nr. 2.

En «behandlingsansvarlig» er en fysisk eller juridisk person, en offentlig myndighet, en institusjon eller ethvert annet organ som alene eller sammen med andre bestemmer formålet med behandlingen av personopplysninger og hvilke midler som skal benyttes (..)» jf. GDPR art 4.7.

Av de mest sentrale forpliktelser den behandlingsansvarlige har etter GDPR er plikten til å informere den registrerte om dens rettigheter, herunder om formålet med innsamling av dataene, informasjon om lagringstid, om retten til retting og sletting av registrerte opplysninger, samt om retten til å reservere seg fra innsamling av OBFCM-data. Den registrerte er i dette tilfellet eier av kjøretøyet.

Også EEA og kommisjonen anses som behandlingsansvarlig etter artikkel 11, og begge aktørene pålegges ytterligere forpliktelser i forordning 2018/1725.

3.2.2 Lagring og sletting av OBFCM-data

I artikkel 11 femte ledd ivaretas kravet til «lagringsbegrensning» etter GDPR, ved at det oppstilles oppbevaringstid i henhold til formål av behandlingen og hvem som utfører disse.

Av artikkel 11 nr. 5 bokstav c fremgår det at kontrollorgan bare kan lagre OBFCM-data inntil disse er oversendt til Statens vegvesen.

Av bokstav d slås det fast at Statens vegvesen bare kan lagre OBFCM-data inntil de er rapportert til EEA.

I begge disse kravene ligger det også et krav om sletting. Når formålet er nådd, skal opplysningene slettes, også selv om den registrerte selv ikke ber om det. Både kontrollorgan og Statens vegvesen må ha systemer og rutiner som sikrer at sletting blir gjennomført.

Artikkel 11 nr. 5 bokstav e stiller til slutt krav om at EEA ikke skal lagre opplysningene lengre enn 20 år fra de ble lastet opp i CDR i tråd med artikkel 10 nr. 2.

Se mer om kontrollorganets ansvar rundt personvern under punkt [5.6](#) nedenfor.

4 Gjennomføringen av OBFCM-rapportering i andre EU/EØS-land

4.1 Innledning

I utredningsarbeidet med denne høringen har Statens vegvesen vært i kontakt med myndigheter i medlemsland vi mener det er hensiktsmessig å sammenligne oss med når vi skal vurdere hvordan vi i Norge skal regulere gjennomføringen av OBFCM-rapporteringen i tråd med forordningens artikkel 10. Vi har særlig sett på Sverige og Finlands løsninger, herunder både graden av knytning til det eksisterende kontrollregimet, kravene til utstyr og metode for innsamling av OBFCM-data, samt oppfølgingen av dette gjennom tilsyn.

4.2 Krav til utstyr og metode i andre EU/EØS- land

Det virker som det innførte utstyrskravet varierer i de ulike landene, men fellesnevneren er at det må være mulig å lese ut de relevante dataene. Forskjellen synes å være om det er stilt krav om at kontrollorganene må ha utstyr som automatisk oversender avlesningene, eller om det er et alternativ å manuelt kunne oversende avleste verdier. Noen land, deriblant Finland, har lagt til rette for oversending på begge måter, som likeverdige alternativer.

Det varierer også mellom landene om avlesning og oversendelse av OBFCM-dataene skjer automatisk eller om diagnoseutstyret krever manuell avlesning eller oversendelse av dataene.

Finland har en løsning der kontrollorgan kan velge om de melder inn OBFCM-data manuelt eller om de anskaffer utstyr som har maskinintegrasjon for oversending av data til myndigheten. Ansvarlig myndighet har lagt til rette for begge disse løsningene og drifter systemene som er nødvendig for oversendelsen.

4.3 Forholdet til periodisk kontroll av kjøretøy i andre EU/EØS- land

Vi vet at det er både land som holder overføringen av OBFCM-data og rapportering av kontrolldata etter periodisk kontroll adskilt og land som har overføring av OBFCM-data som en del av rapporteringsløsningen for rapportering av kontrolldata.

Det er vanskelig å sammenligne de ulike landenes løsning. Det er vår oppfatning at landene har svært ulike løsninger for sine kontrollregimer, både når det gjelder rapportering av kontrolldata etter periodisk kontroll og utstedelse av kontrollsedler/dokumentasjon på godkjent eller ikke godkjent kontroll. Det må derfor bli opp til det enkelte land å vurdere hvilken løsning som passer best ut fra den eksisterende arkitekturen på sitt kontrollregime.

4.4 Tilsyn med OBFCM-innsamlingen i andre EU/EØS- land

I Finland er det stilt krav om pliktig utstyr for avlesning og oversending av OBFCM-data for kontrollorgan for å kunne utføre periodiske kontroller. Utstyrskravet er altså knyttet til kontrollorgangodkjenningen, slik at avvik fra dette utstyrskravet kan medføre reaksjoner, herunder tilbakekalling av godkjenningen.

5 Statens vegvesens vurdering av OBFCM-rapportering ved periodisk kontroll

5.1 Innledning

Statens vegvesen, som ansvarlig myndighet, skal etter artikkel 10 nr.1 første ledd «ensure that» kontrollorganene samler inn OBFCM-data, og “ensure that” kontrollorgan har det nødvendige utstyret for å kunne gjøre dette. Statens vegvesen tolker ordlyden slik at vårt ansvar innebærer å sørge for at kontrollorgan har det nødvendige utstyret og at vi i

tilstrekkelig grad skal sikre at innsamlingen av OBFCM-data gjennomføres av kontrollorganene ved å legge til rette for både avlesning og oversendelse av dataene.

Statens vegvesen plikter også å rapportere OBFCM- dataene til EEA årlig.

Statens vegvesen har vurdert hvilke nasjonale reguleringer vi anser det som nødvendige å legge til rette for, og i tilstrekkelig grad sikre, at kontrollorganenes innsamling av OBFCM-data skjer i tråd med artikkel 10 nr. 1.

I høringen vil vi ikke gå nærmere inn på Statens vegvesen forpliktelser enn det som er nødvendig for å forstå hvordan innsamlingen av OBFCM-data vil foregå. Statens vegvesens forpliktelser etter forordningens gjelder allerede gjennom forskrift om krav til CO₂-utslipp mv. for produsenter av person- og varebiler og tunge kjøretøy (M, N og O).

I det videre vil vi gjennomgå innholdet i forordningens artikkel 10 og 11 og vurdere mer konkret hvordan kontrollorganenes innsamling og rapportering av OBFCM-data vil foregå i Norge, herunder omfanget av aktuelle kjøretøy, utstyr og metode for avlesning og oversendelse av OBFCM-data, kjøretøyeiers rett til å reservere seg mot denne innsamlingen, samt beskrive de ulike aktørenes forpliktelser og ansvar knyttet til vern av personopplysninger ved behandlingen av OBFCM-data.

Vi ønsker særlig høringsinstansenes tilbakemelding på de ulike løsningene for å oversende OBFCM-data fra kontrollorgan til Statens vegvesen.

5.2 Forholdet til periodisk kontroll av kjøretøy

I utgangspunktet er det ingen tilknytning til periodisk kontroll av kjøretøy, ut over at forordningen stiller krav om at innsamlingen av OBFCM-data skal skje når aktuelle kjøretøy fremvises til periodisk kontroll. Forordningen stiller ikke krav om at innsamlingen av dataene skal gjøres som et ledd i kontrollen, ligge til grunn for vurdering av kontrollresultater eller være til bruk i kontrollgjennomføringen på noen måte.

Selv om både innsamling av OBFCM-data og periodisk kontroll begrunnes i et miljøhensyn, har ikke innsamlingen av OBFCM-data samme hovedformål knyttet til trafiksikkerhet, slik som den periodiske kontrollen av kjøretøy.

Statens vegvesen anser det slik at periodisk kontroll er valgt som arena for innsamlingen av data, fordi det er en svært egnet kanal. Innsamling ved periodisk kontroll legger til rette for tilgang til flest mulig aktuelle kjøretøy, og for innhenting av opplysninger om disse i et jevnt intervall gjennom kjøretøyets levetid. Det er viktig med løpende tilgang på dataene for å sikre at det endelige datasettet som EU-kommisjonen publiserer og som brukes til å følge med på om fabrikantenes spesifikke CO₂-utslippsmål overholdes, er robust og pålitelig. Dataene bør samles inn så snart de er tilgjengelige, fordi det så tidlig som mulig er viktig å identifisere hvordan forskjeller mellom forbruk under virkelig kjøring og tilsvarende typegodkjenningsverdier utvikles over tid, for å kunne opplyse allmennheten.

Det omfattende regimet rundt periodisk kontroll er i stor grad begrunnet i trafiksikkerhetsaspektet. Fordi innsamlingen av OBFCM-data ikke bygger på samme trafiksikkerhetshensyn som den periodiske kontrollen, ser Statens vegvesen ikke behov for samme strenge rammer rundt innsamling av OBFCM-data.

Statens vegvesen har derfor hatt som utgangspunkt i vår vurdering, at vi skal legge til rette for at rapporteringsplikten overholdes gjennom en enklest mulig regulering av de ulike aktørenes plikter etter forordningen.

5.3 Aktuelle kjøretøy

5.3.1 Omfanget aktuelle kjøretøy

Nybilmarkedet i Norge har vært preget av inntoget av elektriske kjøretøy de siste årene. Generelt har andelen nye fossil- og hybride kjøretøy gått ned.

I 2021 var 93 670 nye kjøretøy i Norge fossildrevet eller hybride. I 2022 var antallet 60 028.

Det er med andre ord ikke et veldig stort volum av aktuelle kjøretøy i Norge, og den synkende trenden for nye fossildrevne eller hybride kjøretøy er forventet å fortsette i årene fremover. Antallet er imidlertid ikke ubetydelig og gjennom forordningen er vi forpliktet til å rapportere på de kjøretøyene vi har.

5.3.2 Særlig om andelen nye elektriske kjøretøy i Norge

I Norge har andelen av helelektriske kjøretøy økt kraftig de siste årene. Når det gjelder andelen elbiler er Norge i en særstilling sammenlignet med øvrige land i EU/EØS. I 2021 var 58 % av nye N1- og M1-kjøretøy i Norge elbiler og i 2022 var andelen økt til 71 %.

Vi antar trenden med økende andel elektriske kjøretøy vil fortsette, slik at tilførselen av nye kjøretøy aktuelle for OBFCM-rapportering, slik den er regulert i dag, vil være minkende.

Ut fra våre erfaringer fra deltakelse i internasjonale fora er vi imidlertid av den oppfatning at elektriske kjøretøy også vil omfattes av kravet om avlesning og rapportering av OBFCM-data på sikt.

5.3.3 Når aktuelle kjøretøy vil fremvises til kontroll

M1 med tillatt totalvekt opp til og med 7500 kg og N1 har i det norske kontrollregimet krav om første godkjente periodiske kontroll 4 år etter dato for første gangs registrering og deretter hvert andre år. Unntak fra dette er ambulanser og drosjer registrert som M1 eller eventuelt N1. Disse må kontrolleres og godkjennes hvert år.

M1 og N1 har i all hovedsak første frist i 2025, fordi forordningen omfatter kjøretøy registrert første gang fra 1. januar 2021. Det vil derfor bli et nevneverdig omfang kjøretøy aktuelle for OBFCM-avlesning først i 2025.

Et moment som bringer noe usikkerhet til denne vurderingen er fleksibiliteten i det norske kontrollregimet. I det norske kontrollregimet kan kontrollpliktige kjøretøy fremvises til kontroll når som helst, uavhengig av fristen for godkjent kontroll. Eksempelvis kan kjøretøyet fremvises til kontroll etter tre år, selv om fristen for godkjent kontroll først er når

kjøretøyet er fire år. I teorien kan altså kjøretøy med frist i 2025 og senere også fremvises til kontroll fra og med 2023. Det er derfor vanskelig å si noe sikkert om antallet aktuelle kjøretøy i årene frem mot 2025, men Statens vegvesens inntrykk er at de fleste kontrollerer kjøretøy nært opp til kjøretøyenes frist for godkjent kontroll.

Omfanget av nye aktuelle kjøretøy vil, slik trenden ser ut i dag, ventelig bli mindre i årene som kommer. Likevel vil den eksisterende kjøretøyparken være gjenstand for OBFCM-avlesning gjennom flere kontroller, ettersom disse kjøretøyene i all hovedsak har krav om periodisk kontroll hvert andre år etter sin første godkjente kontroll.

5.4 Rapporteringsperioden på maksimalt 15 år for det enkelte kjøretøy

Forordningen Artikkel 10 nr. 2 andre ledd stiller krav om at OBFCM-data ikke skal avleses og rapporteres mer enn maksimalt 15 år fra et aktuelt kjøretøy fikk rapportert sine OBFCM-data til EEA første gang.

Statens vegvesen tolker forordningen til kun å stille krav om at det ikke skal rapporteres i mer enn 15 år fra første avlesning, men at det ikke er stilt noe minimumskrav til antall avlesninger.

Vi finner dette kravet derfor enklest gjennomført ved at kontrollorgan må påse at kjøretøy aktuelle for OBFCM-avlesning er registrert første gang for mindre enn 15 år siden, når det skal avleses OBFCM-data ved periodisk kontroll.

I henhold til artikkel 11 har vi ikke lov til å lagre OBFCM-data lengre enn til de er rapportert til EEA, jf. artikkel 11 nr. 5. Statens vegvesen skal med andre ord ikke ha data tilgjengelig for å beregne den 15-årige datainnsamlingsperioden for noen av kjøretøyene som omfattes av datainnsamlingen. Dato for da kjøretøyet ble registrert første gang i Norge eller verden er derfor det kontrollorganet har å vurdere avlesingsperioden ut ifra.

5.5 Aktuelle kontrollorgankategorier for OBFCM-innsamling

Det er kontrollorgan 01 og 04, altså kontrollorgan som kontrollerer kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg, som vil være mest aktuelle for avlesning og overføring av OBFCM-data. Kjøretøykategoriene M1 og N1, som plikten til å samle inn OBFCM-data gjelder for, vil i hovedsak være kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg. Kjøretøy i kategorien N1 er varebiler med tillatt totalvekt til og med 3500 kg. Kjøretøy i kategorien M1 er personbiler med høyst åtte sitteplasser i tillegg til førerstedet. M1 har per definisjon ingen vektbegrensning, men i hovedsak er det snakk om personbiler med tillatt totalvekt inntil 3500 kg.

Fordi M1 ikke har noen vektbegrensning finnes derfor kjøretøy i kategorien M1 med tillatt totalvekt over 3500 kg. Følgelig vil kontrollorgan 02 og 03, altså kontrollorgan som

kontrollerer kjøretøy over 3500 kg, også være aktuelle for plikten til å avlese og overføre OBFCM-data hvis de tilbyr kontroller av personbiler.

Til forskjell fra gjennomføringen av periodiske kontrollene, som skal gjennomføres av kontrollører med personlig godkjenning, er det ikke stilt noen krav til personen som skal avlese OBFCM-data fra kjøretøyene. Forordningen stiller kun krav om at innsamlingen skal skje når kjøretøyet fremvises til periodisk kontroll.

5.6 Særlig om kontrollorgans ansvar for personvern ved behandling av OBFCM-data

5.6.1 Behandlingsansvarlig

Av artikkel 11 nr. 1 bokstav c går det som nevnt frem at kontrollorganet, som har ansvar for den aktuelle periodiske kontrollen, er å anse som behandlingsansvarlig både for innsamlingen og annen behandling av OBFCM-dataene. Som behandlingsansvarlig er kontrollorganet underlagt forpliktelser etter GDPR. Av de mest sentrale forpliktelser nevnes plikten til å informere de registrerte om deres rettigheter etter GDPR artikkel 13, herunder om formålet med innsamling av dataene, informasjon om lagringstid, om den registrertes rett til retting og sletting av registrerte opplysninger, samt om retten til å reservere seg fra innsamling av OBFCM-data. Den registrerte er i dette tilfellet eier av kjøretøyet.

Kontrollorganet må ha full oversikt over sin behandling av personopplysninger og iverksette tekniske og organisatoriske tiltak som gjør at personopplysningsloven følges. Det er altså kontrollorganet selv som må sørge for å ha de nødvendige prosedyrer og rutiner på plass for å sikre at kravene stilt til innsamlingen av OBFCM-data overholdes. Eksempelvis at OBFCM-data kun samles inn på aktuelle kjøretøy og at dataene ikke lagres lengre enn nødvendig, se nedenfor.

Det er [Datatilsynet](#) som følger opp avvik ved behandlingen av personopplysninger.

5.6.2 Formålsbegrensning

Forordningens artikkel 11 nr. 4 ivaretar prinsippet om formålsbegrensning etter GDPR. Behandling av OBFCM-data som samles inn etter artikkel 10 skal ikke brukes til andre formål enn til å oppfylle EU-kommisjonens forpliktelser etter artikkel 12 i forordning (EU)2019/631. Dette betyr at kontrollorganet ikke kan bruke OBFCM-dataene til annet enn å rapportere dem videre frem til EEA eller kommisjonen via Statens vegvesen.

5.6.3 Lagringsbegrensning

I artikkel 11 nr. 5 bokstav c, d og e oppstilles krav det til hvor lenge de ulike aktørene kan lagre OBFCM-data. Dette er i tråd med prinsippet om lagringsbegrensning etter GDPR.

Lagringstiden må sees i sammenheng med formålsbegrensningen, da det ikke er behov for å lagre opplysningene lengre enn til at formålet med å ha opplysningene er oppnådd. Kontrollorganet skal etter dette, i henhold til bokstav c, ikke oppbevare OBFCM-data lengre enn til de er oversendt til den myndigheten staten har utpekt for rapportering av data til EEA, som i dette tilfellet er Statens vegvesen. Kontrollorgan skal slette alle innsamlede OBFCM-data så snart dataene er oversendt til Staten vegvesen.

Statens vegvesen finner at det ikke er behov for å regulere tidspunkt for oversendelse av OBFCM-data fra kontrollorgan til Statens vegvesen. Ettersom overføringen av OBFCM-data ikke er knyttet til kontrollgjennomføringen er det ikke hensiktsmessig å binde kontrollorganene til en frist, som Statens vegvesen selv ikke har noe behov for å sette. Forordningen setter heller ingen ytre frist.

Kontrollorganene plikter ut ifra prinsippet om formåls- og lagringsbegrensning å overføre og slette OBFCM-dataene så snart som mulig etter at de er avlest. Det er også tilstrekkelig for Statens vegvesen at OBFCM-data overføres og registreres hos oss så snart kontrollorganet har anledning.

Til forskjell fra den periodiske kontrollen er det derfor ikke nødvendig å holde tilbake kjøretøyet frem til OBFCM-data er registrert hos Statens vegvesen.

5.7 Løsning for å oversende OBFCM-data fra kontrollorgan til Statens vegvesen

5.7.1 Skille oversendelse av OBFCM-data fra innrapportering av kontrollresultater etter periodisk kontroll

Statens vegvesen har vurdert om vi skal ha en systemteknisk avhengighet mellom innmelding av OBFCM-data og innmelding av kontrollresultater til Statens vegvesen etter gjennomført periodisk kontroll.

I tråd med den øvrige reguleringen av OBFCM-rapporteringen har vi kommet til at det er mest hensiktsmessig å holde overføringen av OBFCM-data separat fra og uavhengig av innmelding av periodiske kontroller. Vi vil derfor ikke inkludere overføring av OBFCM-dataene i allerede eksisterende datatransaksjoner ved periodisk kontroll.

Vi mener det er best med en slik uavhengig løsning for ikke å tilføre ytterligere kompleksitet i verdikjeden ved rapportering av kontrolldata. Løsningen for rapportering av kontrolldata er en løsning som innbefatter og håndterer mye data og som også utsteder kontrollsedler til bileiere. Det innrapporteres typisk et sted mellom 10–15000 kontroller daglig, noe som også inkluderer en kalkulasjon av kjøretøyets neste frist for godkjent periodisk kontroll og produksjon av kontrollseddel til bileier. En feilsituasjon vil kunne ha store konsekvenser for kontrollregimet. Vi vil derfor sikre at rapporteringen av denne mengden av kontrolldata skjer så feilfritt som mulig både av hensyn til personvernet og den som fremviser kjøretøyet, men også av hensyn til kontrollorganet.

Av trafikksikkerhetshensyn er det også viktig å sikre at det systemtekniske i kontrollregimet virker feilfritt for å sikre at kjøretøy med alvorlige mangler registreres i sanntid og får de nødvendige merknader og eventuelt bruksforbud. Tilsvarende er det også viktig for kjøretøyeiere at relevante bruksforbud slettes umiddelbart ved innrapportering av kontrollresultat.

Et ytterligere argument for å ha en separat rapportering av OBFCM-data er at disse dataene, som tidligere nevnt, samles inn til et annet formål og at OBFCM-dataene løpende skal slettes hos kontrollorgan/dataleverandør så snart de er registrert hos Statens vegvesen.

5.7.2 Tre løsninger for overføring av OBFCM-data fra kontrollorgan til Statens vegvesen

5.7.2.1 Innledning

Vi foreslår tre løsninger for overføring av OBFCM-data fra kontrollorganene til Statens vegvesen. Vi ser for oss at løsningene etableres som tre overføringsalternativer kontrollorganene fritt kan velge mellom å benytte seg av.

I alle løsningene vil Statens vegvesen kontrollere både dato for når kjøretøyet ble registrert første gang og kjøretøytype, slik at vi kan avvise registrering av OBFCM-data på kjøretøy som ikke er omfattet av rapporteringsplikten.

Vi ønsker høringsinstansenes tilbakemelding på disse tre løsningene for overføring.

5.7.2.2 Manuell registrering av avleste data ved bruk av *vegvesen.no/dinside*

I denne løsningen leser kontrollorganet av data ved bruk av OBD-diagnoseutstyr, og registrerer dataene ved å logge på Statens vegvesen sin nettside.

For denne løsningen vil Statens vegvesen gjenbruke autentiseringsløsningene som allerede benyttes for kontrollorgan som melder inn resultater etter periodiske kontroller til Statens vegvesen ved bruk av våre nettsider i dag.

Vi vil også gjenbruke dagens tilgangsstyring i Altinn for denne løsningen. Rent praktisk vil det kontrolleres om personen som registrerer OBFCM-data har rett tilgang i Altinn til å representere den virksomhet vedkommende logger inn på vegne av. Vi vil også kontrollere at den aktuelle virksomheten er et godkjent kontrollorgan. Vi vil ikke kontrollere at innlogget person er en godkjent kontrollør for det aktuelle kjøretøyet, slik vi gjør ved rapportering av kontrollresultater.

Selve registreringen vil foregå ved at man starter med å registrere kjøretøyet sitt kjennemerke og de fire siste tegn i kjøretøyet sitt understellsnummer. Deretter skjer en validering av om kjøretøyet finnes i våre systemer og om kjøretøyet er kandidat for innrapportering av OBFCM-data (validering på dato for registrering første gang, på kjøretøytype og på at de fire siste siffer i kjøretøyet sitt understellsnummer stemmer overens med data om kjøretøy med det inntastede kjennemerket). Etter validering tilgjengeliggjøres felter for å registrere OBFCM-dataene.

5.7.2.3 Overføring av data ved bruk av leverandører av løsning for rapportering av kontrollresultater fra periodisk kontroll

Denne løsningen baserer seg på å åpne for at dagens dataleverandører, som tilbyr løsninger for rapportering av resultater etter periodisk kontroll av kjøretøy, i tillegg kan være kontrollorganets kanal for overføring av OBFCM-data til Statens vegvesen.

Dataleverandørene vil med dette alternativet måtte skrive en egen samhandlingsavtale med Statens vegvesen og være igjennom et kort testløp mot vårt testmiljø for integrasjonen. I

likhet med rapporteringsløsningen for rapportering av kontrolldata, vil vi for overføring av OBFCM-data også benytte maskinporten for å sikre at kun dataleverandører med avtale har tilgang. Løsningen vil med andre ord ikke være noe nytt for dataleverandørene vi har per i dag.

Med dette alternativet kan dataleverandørene velge om de vil tilby en maskinintegrasjon mellom utstysleverandører og eget system for deretter å videreformidle dataene til Statens vegvesen, eller om de vil tilby manuell registrering av data for kontrollorganene. De kan også velge å tilby begge deler.

5.7.2.4 Maskinell registrering av data basert på maskinintegrasjon mellom diagnosestystem og Statens vegvesen

Denne løsningen baserer seg på at kontrollorganet har (eller går til anskaffelse av) OBD-diagnoseutstyr som har en maskinintegrasjon med Statens vegvesen for overføring av OBFCM-data.

Ustysleverandører som kan tilby denne løsningen må ta kontakt med Statens vegvesen for påkobling mot et API. Ustysleverandørene må skrive en samhandlingsavtale med Statens vegvesen og være igjennom et kort testløp inn mot vårt testmiljø for integrasjonen. At kun leverandører med avtale har tilgang, vil sikres ved bruk av maskinporten.

Denne løsningen vil være mindre tidkrevende for kontrollorganene enn bruk av vår hjemmeside, siden kontrollutstyret gjør arbeidet med overføring av OBFCM-dataene til Statens vegvesen.

5.8 Register over innsendte OBFCM-data

Statens vegvesen, som myndigheten med ansvar for å rapportere opplysningene til EEA på vegne av Norge, har også et behandlingsansvar. En av de mest sentrale pliktene for Statens vegvesen i denne sammenheng er at Statens vegvesen må lagre OBFCM-data frem til de er rapportert til EEA i innen 1. april året etter, jf. artikkel 10 nr. 2 første ledd, se artikkel 11 bokstav d. Statens vegvesen skal slette OBFCM-data innsamlet i løpet av et år, så snart de er rapportert til EEA.

Ut fra prinsippet om formålsbegrensning kan ikke Statens vegvesen bruke OBFCM-dataene til annet enn å rapportere dem videre i linja frem til EEA eller kommisjonen, jf. artikkel 11. nr. 4.

5.9 Nytt krav om OBD-diagnoseutstyr for godkjenning som kontrollorgan

Forordningen stiller krav om bruk av OBD-diagnoseutstyr ved avlesning av OBFCM-data i artikkel 10 nr. 1 tredje ledd. Forordningen stiller ingen nærmere krav til dette utstyret enn at det skal kunne lese ut OBFCM-data fra kjøretøyene.

For å legge til rette for, og å sikre at, kontrollorgan samler inn OBFCM-data fra kjøretøy, har vi vurdert om OBD-diagnoseutstyr til bruk for avlesing bør tas inn som en del av

utstyrskravene for kontrollorgangodkjenning. Vi har kommet til at ved å gjøre nødvendig OBD-diagnoseutstyr obligatorisk for aktuelle kontrollorgan, sikrer vi at kontrollorganene får det nødvendige utstyret på plass og at vi legger til rette for innmelding i tråd med forordningen artikkel 10.

Vi finner det også nødvendig å innta krav om OBD-diagnoseutstyr tilpasset avlesning av OBFCM-data som et godkjenningskrav for å synliggjøre at kontrollorgan er tilsvarende forpliktet til å samle inn OBFCM-data som de er til å gjennomføre periodiske kontroller.

For å tydeliggjøre dette foreslår vi at utstyrskravet for innsamling av OBFCM-data legges til de eksisterende utstyrskravene i pkkf. § 8, se nedenfor i punkt [6.3](#).

5.10 Statens vegvesens oppfølging gjennom tilsyn

Som myndighet med ansvar for å sikre at kontrollorgan kan samle inn OBFCM-data, har Statens vegvesen vurdert i hvilken grad, og på hvilken måte, vi skal følge opp kontrollorganene og påse at de samler inn og oversender data i tråd med artikkel 10.

Statens vegvesen vil i utgangspunktet føre tilsyn med at utstyrskravet er oppfylt og eventuelt at kontrollorganene bruker det nødvendige utstyret på alle aktuelle kjøretøy, forutsatt at ikke kjøretøyeier har reservert seg. Vi har hjemmel til å føre tilsyn med utstyr i eksisterende § 23 tredje ledd bokstav a, jf. første ledd.

Ettersom vi foreslår at nødvendig OBD-diagnoseutstyr gjøres obligatorisk for kontrollorgangodkjenning legger vi til grunn at kontrollorganene gjennom dette kravet bevisstgjøres sitt ansvar. Vi har tillit til at kontrollorgan overholder sin forpliktelse til å samle inn OBFCM-data, når de må ha nødvendig utstyr på plass. Løsningene for overføringen av OBFCM-dataene håper vi også gjør det enklere for kontrollorganene å overholde sine forpliktelser, se punkt [5.7.2](#).

5.11 Reaksjoner mot kontrollorgan for avvik knyttet til OBD-diagnoseutstyr

Ettersom vi foreslår å knytte utstyrskravet til kontrollorgangodkjenningen, mener vi at manglende eller ikke-fungerende utstyr for avlesning av OBFCM-data bør kunne utløse reaksjoner etter gjeldende pkkf. § 24 på lik linje med avvik fra øvrige utstyrskrav stilt til kontrollorgan.

Statens vegvesen mener at adgangen til å gi pålegg om retting (få på plass utstyr), gi advarsel, gi tvangsmulkt og tilbakekalle kontrollorganets godkjenning, er aktuelle reaksjoner også for manglende eller ikke-fungerende utstyr for OBFCM-avlesning. Vi ser et behov for et bredt spekter av reaksjonsformer, også knyttet til OBFCM-innsamlingen, samt mulighet til nyanserte reaksjoner ut fra de konkrete sakstiltfellene.

Gjeldende § 24 første ledd gjelder adgangen til å gi pålegg om å utbedre avvik som er funnet. Slik ordlyden står i dag er den avgrenset til å omhandle «kontrollene». Vi finner

derfor at det er behov for å legge til at pålegg også kan gis ved brudd på kravet om å ha nødvendig OBD–diagnoseutstyr for avlesning av OBFCM–data.

Andre og tredje ledd regulerer adgangen til å ilegge tvangsmulkt og adgangen til å gi advarsel. Ordlyden er formulert uten henvisning til kontrollgjennomføring spesielt, slik at kontrollorganets plikt til innsamling og overføring av OBFCM–data kan innfortolkes her. Statens vegvesen finner etter dette at vi i andre og tredje ledd har hjemmel til å ilegge tvangsmulkt og gi advarsel også ved brudd på denne plikten, uten at det krever endring av ordlyden.

Forskriften § 24 første ledd regulerer også adgangen til å stanse kontrollvirksomheten. Bestemmelsen viser tydelig til gjennomføringen av periodisk kontroll, og Statens vegvesen mener at gjeldende ordlyd ikke kan favne plikter knyttet til innsamling av OBFCM–data i tråd med forordning 2021/392. Statens vegvesen mener det ikke er hensiktsmessig eller forholdsmessig å legge til manglende utstyr for avlesning av OBFCM–data som grunnlag for bruk av stansing som reaksjon. Kontrollvirksomheten er separat fra oppgaven med innsamling av OBFCM–data som er ilagt kontrollorganene. Brudd på forpliktelser knyttet til innsamlingen av OBFCM–data bør derfor ikke umiddelbart påvirke muligheten til å faktisk å kunne gjennomføre den periodiske kontrollen.

Fjerde ledd regulerer adgangen til å kalle tilbake godkjenningen til et kontrollorgan. Bokstav a hjemler adgang til å tilbakekalle godkjenning ved «vesentlige eller gjentatte avvik fra kravene» i forskriften, deriblant utstyr. Statens vegvesen finner at denne ordlyden også hjemler en eventuell tilbakekalling av godkjenning på bakgrunn av manglende utstyr for innsamling av OBFCM–data. Tilbakekalling av godkjenning kan ikke utelukkes, og vi foreslår derfor også hjemmel for dette. Fordi innsamlingen av OBFCM–data blant annet ikke er begrunnet i hensynet til trafiksikkerhet, vil vi presisere at det må vesentlig mer til for at avvik knyttet til utstyret for OBFCM–innsamlingen skal få konsekvenser for kontrollgjennomføringen. Et eksempel kan være der kontrollorgan etter gjentatte reaksjoner ikke skaffer til veie pålagt og nødvendig utstyr.

5.12 Kjøretoyeyers rett til å reservere seg fra innsamling av OBFCM–data fra sitt kjøretøy

5.12.1 Innledning

Av artikkel 10 nr. 1 andre ledd går det frem at OBFCM–data skal samles inn i forbindelse med periodisk kjøretøykontroll, med mindre kjøretøyets eier uttrykkelig aviser å gjøre disse dataene tilgjengelig. I dette ligger det at eier av kjøretøyet har en reservasjonsrett.

OBFCM–data er å anse som personopplysninger, da det både omfatter data fra faktisk kjøring og understellsnummer som kan knyttes til en identifisert person (kjøretoyeyer). Bakgrunnen for reservasjonsretten er at innsamlingen av slike opplysninger bør være åpen og transparent, og kjøretøyeyerne derfor bør ha mulighet til å nekte å gjøre egne personopplysninger tilgjengelige for innsamling.

5.12.2 Kontrollorganet plikter å informere kjøretøyeier om reservasjonsretten

Det er kontrollorganet, som behandlingsansvarlig, som må informere den enkelte kjøretøyeier om retten til å reservere seg. Hvordan plikten til å informere kjøretøyeier om sin reservasjonsrett rent praktisk administreres og etterleves må være opp til det enkelte kontrollorgan.

I forbindelse med fabrikanterens parallelle krav om avlesning av OBFCM-data regulert i forordningens artikkel 9 (som ikke er en del av denne høringen) informerer flere merkeverksteder på sine nettsider i dag om at kjøretøyeier kan reservere seg fra slik innsamling. Noen gir også informasjon om eiers reservasjonsrett ved utsendelse av bekreftelse på avtalt time.

Se mer om kontrollorganets ansvar for personvernet under punkt [6.9](#).

5.12.3 Når kjøretøyeier kan reservere seg fra å tilgjengeliggjøre data

Det kan synes noe uklart hvor langt kjøretøyeiers reservasjonsrett strekker seg, og om kjøretøyeier også kan reservere seg *etter at* avlesningen har skjedd. Ut fra forordningens ordlyd, som sier at kjøretøyeier kan avvise «å gjøre disse dataene tilgjengelig», er det nærliggende å forstå det som at kjøretøyets eier kan reservere seg helt frem til selve avlesningen er gjort og data er oversendt.

Dette underbygges av at det er kontrollorganet, som behandlingsansvarlig, som må informere den enkelte kjøretøyeier om retten til å reservere seg og påse at de ikke leser av OBFCM-data fra kjøretøy når kjøretøyeier har reservert seg.

6 Forslag til endringer i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy

6.1 Plasseringen av bestemmelsene i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy

Det norske kontrollregimet, herunder kontrollorganenes plikter, er regulert i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy (pkkf). Fordi innsamling av OBFCM-data skal skje når kjøretøy fremvises til periodisk kontroll, foreslår Statens vegvesen at forordningens krav i artikkel 10 og 11 gjennomføres i nye bestemmelser i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy. Forordningen kunne tenkes gjennomført i norsk rett ved henvisning til forordningen alene i pkkf. Statens vegvesen foreslår imidlertid en ordlyd som tydelig får frem de krav og plikter som forordningen i hovedsak regulerer, slik at disse blir mer synlig og tilgjengelig for dem det gjelder – i hovedsak kontrollorganene og publikum (kjøretøyeier).

Statens vegvesen har vurdert om forordningens krav til innsamling og overføring av OBFCM-data skulle plasseres i et eget kapittel i forskrift om periodisk kontroll. Dette fant vi imidlertid ikke hensiktsmessig. Vi foreslår å regulere forordningens innhold og krav i nye ledd til allerede eksisterende bestemmelser i forskriften, samt i en særbestemmelse om innsamling og rapportering av OBFCM-data i ny § 20a.

På denne måten mener vi at pliktene og kravene fremstår som en naturlig forlengelse av de plikter og krav som kontrollorganet allerede har. Statens vegvesen er også av den oppfatning at plikten til innsamling og overføring av OBFCM-data lettere vil gjenfinnes av kontrollorganene når de kommer frem i eksisterende regelverk som de allerede kjenner godt til.

Endringene foreslås med hjemmel i vtrl. § 13b, som nevnt i punkt [2.2](#).

6.2 Forslag om nytt andre ledd i § 1. Hva og hvem forskriften gjelder for

Forordningen stiller krav til norske kontrollorgan som forskrift om periodisk kontroll per i dag ikke gjelder for. At kontrollorgan nå vil få ytterligere plikter etter implementering av forordningen, må derfor komme frem allerede av den innledende bestemmelsen i § 1. Denne bestemmelsen sier blant annet noe om hva og hvem forskriften gjelder for. Statens vegvesen foreslår derfor et nytt andre ledd til § 1. Ved å regulere plikten i et nytt andre ledd, blir bestemmelsen mer oversiktlig og ryddig, og den blir lettere å lese.

Det er andre hensyn som ligger til grunn for kontrollorganets plikt til å samle inn og overføre OBFCM-data enn hensynene bak pliktene rundt den periodiske kontrollen. Den periodiske kjøretøykontrollen er et viktig redskap for å sikre at kjøretøy i bruk er trafikksikre og oppfyller gjeldende miljøkrav. Selv om det er et miljøaspekt også ved innsamling av OBFCM-data er hovedformålet å gi EU-kommisjonen grunnlag for å vurdere hvordan kjøretøyfabrikantene overholder sine CO₂- utslippsmål og informere allmennheten om dette. Innsamlingen av OBFCM-data kan langt på vei karakteriseres som en form for markedstilsyn.

Et nytt andre ledd markerer at kontrollorgan etter dette har to overordnede oppgaver: å gjennomføre periodiske kontroller og samle inn og overføre OBFCM-data på aktuelle kjøretøy i tråd med forordning 2021/392 artikkel 10.

I nytt andre ledd foreslår vi å definere OBFCM-data som «VIN nummer og data om drivstofforbruk fra virkelig kjøring». I den nasjonale definisjonen legger vi altså til VIN-nummer i begrepet «OBFCM-data».

6.3 Forslag om nytt tredje ledd i § 8. Krav til lokaler og teknisk utstyr for kontrollorgan

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

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

Vi vil her legge til at det for kontrollorgan som utelukkende kontrollerer elektriske kjøretøy vil være mulig å få unntak for dette utstyrskravet etter pkkf. § 29, slik det også er for annet kontrollutstyr som kun er aktuelt for fossildrevne kjøretøy.

Første setning stiller krav om slikt utstyr for kontrollorgan godkjent for kontroll av kjøretøy til og med 3500 kg, ettersom disse typisk kontrollerer både M1 og N1 med forbrenningsmotor. Kontrollorgankategoriene 01 og 04 vil falle inn under dette kravet. Kontrollorgan 02 og 03, altså kontrollorgan godkjent for kontroll av kun tyngre kjøretøy, kan også være aktuelle for innsamling av OBFCM-data på tyngre M1-kjøretøy. Det er derfor i andre punktum foreslått et krav om OBD-diagnoseutstyr også for disse, hvis de skal tilby kontroll av M1-kjøretøy.

Statens vegvesen har i utredningsprosessen også vurdert å plassere kravet om OBD-diagnoseutstyr for avlesning av OBFCM-data i pkkf. § 8 andre ledd bokstav m, som allerede regulerer et krav om utstyr for OBD-avlesning. Selv om krav til OBD-diagnoseutstyr vil fremgå to steder, mener vi likevel at kravet stilt til utstyr for avlesning av OBFCM-data bør fremgå av et eget ledd i § 8.

Statens vegvesen foreslår at forordningens krav til utstyr fremgår av et nytt tredje ledd til § 8. Vi mener dette er en god plassering av kravet, da vi anser kravene til utstyr for avlesning av OBFCM-data som et tillegg til de øvrige utstyrskravene knyttet til den periodiske kontrollen i bestemmelsen. Statens vegvesen foreslår også å plassere kravet i tredje ledd, slik at det fremkommer før bestemmelsen i neste ledd som særlig regulerer fritak for krav til utstyr. 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 blir etter dette fjerde ledd og følgende.

6.4 Forslag om endring i § 8 niende ledd

Vi foreslår en endring i § 8 gjeldende niende ledd (som blir tiende ved eventuell vedtakelse av forslag til nytt tredje 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 mener derfor det bør presiseres at kontrollorgan som er påkrevd å samle inn OBFCM-data i henhold til forslaget om nytt tredje ledd i § 8, se over, må ha utstyr for slik innsamling på plass for å få sin kontrollorgangodkjenning.

Gjeldende niende ledd og tiende ledd blir, etter forslaget om nytt tredje ledd, endret til tiende og ellefte ledd.

6.5 ny § 20a. Innsamling og rapportering av OBFCM-data

6.5.1 Innledning

Statens vegvesen foreslår å ta inn en ny § 20a for å hjemle de nødvendige bestemmelsene knyttet til innsamlingen og rapporteringen av OBFCM-data.

Forslaget til ny § 20a inneholder bestemmelse om kontrollorganenes plikter, kjøretøyeiers rett til å reservere seg fra innsamlingen og hjemmel for Statens vegvesens register over OBFCM-data som skal rapporteres til EEA.

Fordi OBFCM-avlesningen er på siden av kontrollorganenes kontrollvirksomhet og rapportering, mener vi det er naturlig å regulere dette i en egen bestemmelse fremfor nye ledd i allerede eksisterende bestemmelser.

En separat regulering i ny § 20a vil etter vår oppfatning være en naturlig forlengelse av reguleringen av rapporteringen av kontrolldata etter periodisk kontroll § 20. I tillegg mener vi to separate bestemmelser viser at det er snakk om to separate rapporteringsløp for ulike datasett med ulike formål. Å ha begge bestemmelser om rapportering på samme sted i forskriften mener vi blir ryddig og oversiktlig for dem reguleringen i hovedsak gjelder for, nemlig kontrollorganene.

6.5.2 Kommentar til første ledd

Første ledd hjemler at kontrollorganet skal samle inn OBFCM-data fra kjøretøy som fremvises til periodiske kontroll. Videre viser første ledd at dette skal skje i tråd med forordningens krav for å presisere at forordningens reguleringer gjelder ut over det som fremgår av § 20a.

Kontrollorganene er som nevnt å anse som behandlingsansvarlig for sin behandling av OBFCM-dataene og har et selvstendig ansvar for å følge opp sitt personvernansvar, herunder opplyse kjøretøyeier om sin rett til å reservere sitt kjøretøy fra å bli lest av og slette OBFCM-dataene så snart de er overført til Statens vegvesen.

Første ledd avgrenser innsamlingen av OBFCM-data til å gjelde for person- og varebiler, altså kjøretøy i kategoriene M1 og N1, som er førstegangsregistrert fra og med 1. januar 2021.

6.5.3 Kommentar til andre ledd

Andre ledd presiserer at innsamling av OBFCM-data ved fremvisning av kjøretøy til periodisk kontroll ikke gjelder fremvisning til etterkontroll, jf. pkkf. § 22 andre ledd. En slik presisering er nødvendig ettersom § 2 første ledd, som definerer «periodisk kontroll» tar utgangspunkt i at reglene i forskriften for «periodisk kontroll gjelder også for etterkontroll med mindre annet følger av denne forskriften». Unntaket for etterkontrollene må derfor fremgå eksplisitt.

6.5.4 Kommentar til tredje ledd

Tredje ledd er ment å gjennomføre forordningens krav om innrapporteringsperiode for det enkelte kjøretøy, som i artikkel 10 nr. 2 andre ledd er satt til maksimalt 15 år fra et aktuelt kjøretøy fikk rapportert sine OBFCM-data til EEA første gang.

Kravet gjennomføres ved at kontrollorganene ikke samler inn OBFCM-data på kjøretøy eldre enn 15 år regnet fra dato for førstegangsregistrering.

Statens vegvesen vil på vår side også sørge for at vi ikke lagrer og rapporterer OBFCM-data på kjøretøy eldre enn 15 år i vårt register.

6.5.5 Kommentar til fjerde ledd

Fjerde ledd regulerer kjøretøyeiernes reservasjonsrett. Kontrollorganet skal ikke samle inn OBFCM-data fra kjøretøy dersom kjøretøyets eier uttrykkelig avviser å gjøre disse dataene tilgjengelig. Kjøretøyeier skal kunne reservere seg ved å formidle dette til kontrollorganet og kontrollorganet er forpliktet til å gjøre kjøretøyeier oppmerksom på dette, se punkt [5.12](#).

6.5.6 Kommentar til femte ledd

Femte ledd regulerer hvordan innsamlingen skal skje.

Bestemmelsen stiller krav til metode for avlesning av OBFCM-data gjennom bruk av OBD-diagnoseutstyr.

Videre stiller den krav om at dataene skal overføres fra kontrollorgan til Statens vegvesen. I femte ledd foreslår vi også å regulere Statens vegvesens myndighet til å bestemme hvilke løsninger som kan benyttes for slik overføring, samt vår myndighet til å stille krav til disse løsningene.

Som forklart over foreslår vi ikke å regulere noe krav til 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, se punkt [5.6.3](#).

6.5.7 Kommentarer til sjette ledd

Sjette ledd hjemler Statens vegvesens register over OBFCM-data 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 viser bestemmelsen til at Statens vegvesen skal registrere OBFCM-data i sitt register for å rapportere disse til EEA i tråd med våre forpliktelser etter forordningen. Bestemmelsen regulerer med dette formålet med registeret. Dataene skal ikke brukes til annet enn videre rapportering til EEA, som er i tråd med forordningens formålsbegrensning.

6.6 Forslag om endring i § 24 første ledd

Statens vegvesen har vurdert det som nødvendig å kunne følge opp eventuelle avvik oppdaget under tilsyn gjennom en adgang til å ilegge kontrollorganet reaksjoner. Vi finner at gjeldende § 24 hjemler alle aktuelle reaksjonsformer foruten pålegg om retting.

Gjeldende § 24 første ledd gjelder adgangen til å gi pålegg om å utbedre avvik som er funnet. Slik ordlyden står i dag er den avgrenset til å omhandle «kontrollene». Vi foreslår derfor å legge til at pålegg også 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 eller avvik ved OBD-diagnoseutstyr for avlesning av OBFCM-data.

7 Tidspunktet for ikrafttredelse

Statens vegvesen har gjort en vurdering av når Norge vil kunne starte innsamling og rapportering av OBFCM-data i tråd med 2021/392 artikkel 10.

Staten vegvesen foreslår at de foreslåtte endringene skal tre i kraft fra 1. januar 2025. Utstyrskravet til kontrollorganene og kravet om å samle inn OBFCM-data vil altså først gjøres gjeldende for kontrollorgan fra og med 1. januar 2025.

Statens vegvesen begrunner oppstart først i 2025 med at det følger et behov for en overgangsperiode med innføringen av et nytt utstyrskrav, slik vi foreslår i denne høringen. Aktuelle kontrollorgan skal ha nødvendig med tid til å få på plass utstyret. Selv om det kan være tilfellet at flere virksomheter allerede har et OBD-diagnoseutstyr som kan avlese OBFCM-data, så har det ikke tidligere vært et krav om et OBD-diagnoseutstyr av en så avansert type som vi foreslår nå. Statens vegvesen kan derfor ikke legge til grunn at bransjen allerede har dette utstyret, men må ta høyde for at det må skaffes til veie.

Videre gjelder avlesning av OBFCM-data biler som er registrert fra og med 2021 og majoriteten av aktuelle kjøretøy for avlesning vil som nevnt tidligere vises til periodisk kontroll først i 2025. Sett hen til dette, samt at omfanget aktuelle kjøretøy i Norge i utgangspunktet er forholdsvis lavt grunnet en høy andel elektriske kjøretøy, mener Statens vegvesen at det uansett ikke er et betydelig antall kjøretøy som er aktuelle for OBFCM-rapportering i 2023 og 2024.

Vi mener derfor at vi kan og bør gi bransjen noe tid på å skaffe til veie utstyr, samtidig som det gir Statens vegvesen tid på å få på plass gode og brukervennlige løsninger for overføring av OBFCM-data, selv om det forsinker implementeringen. Vi kan ikke se at det utgjør store konsekvenser for rapporteringsformålet, all den tid antallet kjøretøy, som Norge ikke får rapportert OBFCM-data fra i perioden frem til 2025, etter all forventning blir lavt.

8 Økonomiske og administrative konsekvenser

Statens vegvesen ser at innsamlingen av dataene vil innebære kostnader for kontrollorganene, som ikke er knyttet til kontrollgjennomføringen. Kontrollorgan som ikke fra før har det nødvendige utstyret, må skaffe dette. Kostnaden for OBD-diagnoseutstyr som kan lese av OBFCM-data kan variere, særlig avhengig av om de er utstyrt med maskinintegrasjon mot oss eller dataleverandørene. Den faktiske kostnaden vil være markedsstyrt og det er derfor vanskelig for Statens vegvesen å anslå på forhånd.

Innsamlingen av OBFCM-data vil også innebære administrative konsekvenser for kontrollorganene i form av rutiner og eventuelt systemer for å ivareta sine forpliktelser knyttet til personvern ved innsamlingen av OBFCM-data, herunder informasjon til kjøretøyeier, rutiner for innsamlingen og deretter sletting av OBFCM-data.

Gjennomføringen av innsamling av OBFCM-data innebærer videre økt tidsbruk per kjøretøy for kontrollorganene, som kan knyttes til den periodiske kontrollen, samt eventuell tid til å sette seg inn i denne nye oppgaven. Statens vegvesen tar sikte på at de ulike løsningene for overføring av OBFCM-data til Statens vegvesen blir så lettfattelige at overføringen ikke vil gå nevneverdig ut over kontrollorganenes ressursbilde.

For Statens vegvesen innebærer reguleringen av OBFCM-rapporteringen økonomiske og administrative konsekvenser gjennom systemutvikling for å få på plass løsningene for overføring av OBFCM-data fra kontrollorgan til Statens vegvesen, både løsninger med maskinintegrasjon og manuell registrering. Statens vegvesen må også utvikle et register for lagring av OBFCM-data som blir overført fra kontrollorganene frem til vi skal rapportere dataene til EEA.

Videre krever det på Statens vegvesens side administrativt arbeid i form av tillegg i gjeldende avtaler med dataleverandørene for rapporteringsløsningene knyttet til den periodiske kontrollen, dersom det skal kunne overføres OBFCM-data via deres kanal. For Statens vegvesen vil OBFCM-rapporteringen også innebære et årlig administrativt arbeid når OBFCM-dataene skal rapporteres til EEA for deretter å skulle slettes.

For dataleverandører som i dag tilbyr løsninger for rapportering av kontrollresultater etter periodiske kontroller fra kontrollorgan til Statens vegvesen, vil en systemteknisk løsning for å også overføre OBFCM-data kreve systemutvikling med tilhørende kostnader. Denne løsningen er imidlertid frivillig. Statens vegvesen vil som nevnt legge til rette for en slik løsning og mener forslaget kun innebærer en mulighet for dataleverandørene til å utvide sitt tjenestetilbud mot kundene.

9 Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen **14. februar 2024**. Svar som kommer inn etter denne fristen, kan ikke påregnes å bli tatt hensyn til.

Høringssvar kan enten:

- lastes opp elektronisk under selve høringen på våre nettsider,
- sendes som e-post til firmapost@vegvesen.no eller
- sendes pr. post til:

Statens vegvesen
Tilsyn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Vennligst oppgi vårt referansenummer **23/195785** dersom høringssvar sendes inn via e-post eller pr. post.

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

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

www.vegvesen.no

Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag