



**Statens vegvesen**

## Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring - Endring av forskrift av 13. mai 2009 nr. 591 og vedlegg til denne for å gjennomføre direktiv (EU) 2021/1717 om kontroll av eCall i periodisk kontroll av kjøretøy

Trafikant og kjøretøy

Tilsyn

19. september 2023

Vår ref.: 21/264349

## Innholdsfortegnelse

1	Innledning .....	3
2	Bakgrunn .....	3
3	Direktivets krav om kontroll av eCall .....	3
4	Særlig om den forestående slukkingen av 2G-nettet.....	4
4.1	Innledning.....	4
4.2	Status på 2G-situasjonen nasjonalt og internasjonalt .....	4
5	Vurdering av kontrollmetode og utstyr .....	4
5.1	Innledning.....	4
5.2	Nødvendige data er i all hovedsak ikke tilgjengelig.....	5
5.3	Mangel på universelt OBD-diagnoseutstyr.....	5
6	To alternative forslag til kontrollpunkt .....	5
6.1	Innledning.....	5
6.2	Alternativ 1: Visuell kontroll .....	6
6.2.1	Forslag til ordlyd for kontrollmetode og bedømming .....	6
6.2.2	Begrunnelsen for alternativ 1.....	6
6.3	Alternativ 2: Visuell kontroll og bruk av OBD-diagnoseutstyr når vilkårene er oppfylt.....	7
6.3.1	Forslag til ordlyd for kontrollmetode og bedømming .....	7
6.3.2	Begrunnelse for alternativ 2.....	8
6.4	Andre endringer i Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy.....	9
7	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	10
7.1	Konsekvenser for kontrollorgan .....	10
7.2	Konsekvenser for kjøretøyeier .....	10
7.3	Konsekvenser for Staten vegvesen .....	10
7.4	Konsekvenser for dataleverandører av innrapporteringsløsninger .....	10
7.5	Konsekvenser for opplæringsvirksomheter som tilbyr kontrolløroppplæring .....	10
8	Ikrafttredelse.....	10
9	Høringsfrist.....	11

Høring - Endring av forskrift av 13. mai 2009 nr. 591 og vedlegg til denne for å gjennomføre direktiv (EU) 2021/1717 om kontroll av eCall i periodisk kontroll av kjøretøy

## 1 Innledning

Statens vegvesen sender med dette på høring forslag til endringsforskrift til forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy av 13. mai 2009 nr. 591. Vi foreslår endringer i forskriftens vedlegg, Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy, for å legge til kontroll av alarmtjenesten ved bilulykker, eCall, i periodisk kontroll i tråd med krav i direktiv (EU) 2021/1717.

Vi har vurdert hvilken kontrollmetode som oppfyller direktivets krav, og hvordan vi nasjonalt skal gjennomføre krav tilsvarende dette. Vi foreslår to alternative måter å gjennomføre direktivkravet på, med alternative kontrollmetoder for kontroll av eCall.

## 2 Bakgrunn

Delegert kommisjonsdirektiv (EU) 2021/1717 er et tillegg til direktiv 2014/45/EU om periodisk kontroll av motorvogner og deres tilhengere og trådte i utgangspunktet i kraft fra 17. oktober 2021. Direktivet er imidlertid knyttet til forordning 2018/858/EU om blant annet markedstilsyn med kjøretøy og tilhengere, som først ble gjennomført i norsk rett med virkning fra 1. oktober 2022. Direktiv 2021/1717 ble derfor gjeldende for Norge først fra 1. oktober 2022. Fristen er oversittet og vi er forsinket i vår gjennomføring av direktivets krav.

Direktivet stiller blant annet krav om at eCall inkluderes i listen over kontrollpunkter og kontrollmetoder for periodisk kontroll av kjøretøy, mv. i vedlegg I til direktiv 2014/45/EU. Kravet må gjøres gjeldende også i norsk rett gjennom en endring i Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy.

Krav om oppfølging av alarmtjenesten gjennom periodisk kontroll er i Direktivets fortale punkt 5 blant annet begrunnet i argumentet om at eCall er et nødsystem som krever høy pålitelighet, og som bør sikres at har lang levetid og holdbarhet.

## 3 Direktivets krav om kontroll av eCall

I Direktiv 2021/1717 artikkel 1 nr. 3 stilles det krav om at reguleringer i direktivets vedlegg skal endre direktiv 2014/45 som beskrevet. Vedlegget regulerer nytt kontrollpunkt 7.13 for kontroll av eCall i vedlegg I til direktiv 2014/45 under punkt 7, Annet utstyr. Kontrollpunktet består av tre underpunkter, hhv. 7.13.1 Tilpasning og konfigurasjon, 7.13.2 Tilstand og 7.13.3 Ytelse.

For alle tre underpunktene til kontrollpunkt 7.13 beskriver direktivets vedlegg følgende kontrollmetode: *Visual inspection complemented, where made possible by the technical characteristics of the vehicle and where the necessary data is made available, with the use of electronic interface.*

Direktivets vedlegg gir anvisning på en visuell kontroll av eCall supplert med bruk av OBD-diagnoseutstyr når kjøretøyets egenskaper gjør det mulig og nødvendige data er tilgjengelig.

Statens vegvesen har vurdert direktivets ordlyd dithen at det i utgangspunktet ikke åpner for en enklere kontrollmetode enn en ved bruk av OBD-diagnoseutstyr, når vilkårene for dette er oppfylt. For en praktisk mulig gjennomførbar kontroll med slikt utstyr, må imidlertid begge vilkårene være oppfylt: Kjøretøyet må ha egenskaper som gjør det mulig og nødvendige data må være tilgjengelig.

I tillegg til vilkårene som følger direkte av ordlyden i direktivet, følger det naturlig også med et krav om OBD-diagnoseutstyr som er nødvendig for å kunne kontrollere eCall med anvist metode.

## 4 Særlig om den forestående slukkingen av 2G-nettet

### 4.1 Innledning

Teleoperatørene Telenor og Telia har meldt at 2G nettet skal slukkes i Norge ila 2025. Fordi de fleste eCall-systemer bruker 2G-nett, har vi overordnet i dette høringsarbeidet derfor vurdert hvilken betydning det har for reguleringen av periodisk kontroll av eCall at det er besluttet å slukke 2G-nettet i Norge. Uten 2G-nett vil ikke eCall i kjøretøy som bruker 2G fungere lenger.

Dette er imidlertid ikke et nasjonalt problem, men en problemstilling til vurdering felles for alle medlemsland i EU/EØS.

Inntil det finnes en felles løsning for håndtering av denne problemstillingen mellom EU/EØS-landene må vi i Norge følge direktivets regulering av periodisk kontroll av eCall, slik det er vedtatt og gjelder per i dag.

### 4.2 Status på 2G-situasjonen nasjonalt og internasjonalt

Statens vegvesen har vært i kontakt med Nasjonal Sikkerhetsmyndighet, som bl.a. på sine nettsider melder om at *«[u]tfasingen av 2G får betydelige konsekvenser, og må planlegges og utredes tidlig av tilbyderne. Det vil være kostnader forbundet med utskifting av sluttbrukerutstyr som følge av teknologiskifter»*. De påpeker alvoret i at flere nødhjelpssystemer vil rammes og har nasjonalt kommunisert til publikum og bransjen viktigheten av å få på plass alternativ teknologi før utfasingen i 2025.

Vi har vært i kontakt med bransjen gjennom Bilimportørenes Landsforening, som melder om at de har gjort et grovt anslag i 2022 som viste at det er inntil 400 000 biler av relativt nyere dato som har eCall avhengig av 2G. Inntil ganske nylig har det altså vært solgt nye biler som har eCall avhengig av 2G og/eller 3G.

Internasjonalt arbeider EU-kommisjonen med en studie som analyserer effekten av gjeldende regulering av eCall, samt vurdering av fremtidig regulering og tiltak knyttet til slukkingen av 2G-nettet. I skrivende stund er det ikke konkludert med noen tiltak. Endelige anbefalinger fra studien skulle vært forelagt Kommisjonen i februar 2023, men er forsinket. Følgelig vet vi ikke noe mer om hvilke internasjonale krav som vil stilles til eCall. Vi vet heller ikke mer om hvilke tiltak Kommisjonen ser for seg for å tilpasse fremtidige kjøretøy, herunder krav om bruk av annet nett enn 2G eller krav om å tilrettelegge for kjøretøy med eCall som bruker 2G.

Studien initiert av Kommisjonen legger til grunn at 26, 89 % av M1 og N1 kjøretøy hadde eCall i 2021 og at 100 % av kjøretøyene vil ha eCall i 2034 hvis trenden fortsetter.

Så vidt Statens vegvesen er kjent med produseres det altså fortsatt kjøretøy med eCall som bruker 2G-nettet, og det har ikke etablert seg et marked med et teknologitilbud som får eCall med 2G over på alternative nettverk eller kommunikasjonsløsninger. Så vidt vi kjenner til er det heller ikke per i dag kommet eCall-varianter med annen nettverksforbindelse i en slik utstrekning at de kan fase ut bruken av 2G.

## 5 Vurdering av kontrollmetode og utstyr

### 5.1 Innledning

Kontrollmetoden i direktivet er i utgangspunktet en visuell kontroll, men med krav om diagnose og funksjonstesting ved bruk av OBD-diagnoseutstyr, når det er tilrettelagt for dette ved at kjøretøyets egenskaper gjør det mulig og nødvendige data er tilgjengelig.

Statens vegvesen foreslår to alternative måter å gjennomføre direktivkravet på, med alternative kontrollmetoder for kontroll av eCall. Det ene forslaget innebærer kontrollpunkter som regulerer en visuell kontroll av eCall, inkludert kontroll av kjøretøyenes varselindikatorer som trigges av kjøretøyenes egegneddiagnosesystemer. Det andre forslaget innebærer kontrollpunkter som bokstavelig er i tråd med

direktivets ordlyd og dermed regulerer kontroll ved bruk av OBD-diagnoseutstyr, i tillegg til den visuelle kontrollen, når kjøretøyets egenskaper gjør det mulig og nødvendige data og utstyr er tilgjengelig.

Vi skal i det videre gå gjennom vår vurdering av hvordan kontrollmetoden for eCall kan gjennomføres i praksis i Norge og begrunnelsen for vår vurdering om at det i realiteten ikke er tilrettelagt for og egnet med kontroll av eCall med OBD-utstyr i den norske kontrollordningen.

## 5.2 Nødvendige data er i all hovedsak ikke tilgjengelig

Statens vegvesen har vurdert vilkåret om at eCall skal gjennomføre når «nødvendige data» er tilgjengelige. Vi finner at nødvendige data all hovedsak ikke er tilgjengelig for kontroll i Norge.

Begrunnelsen vår for dette er at det ikke finnes noen god løsning for å sikre tilgang på nødvendige data for alle kontrollorgan. Statens vegvesen mener det må etableres en internasjonal plattform for slike data. Nødvendige data er eksempelvis data om hvilken software som skal være installert. Uten å kjenne til hvilken softwareID den aktuelle eCallen skal ha, kan man heller ikke kontrollere om det er riktig software som er installert.

Statens vegvesen antar at nødvendig data for funksjonstest av eCall i stor grad være tilgjengelig for et kontrollorgan tilknyttet et merkeverksted. Uten en plattform med tilgang for alle kontrollorgan, vil dette stille seg annerledes for de kontrollorgan som er organisert som fabrikanuavhengige virksomheter.

## 5.3 Mangel på universelt OBD-diagnoseutstyr

I tillegg til den manglende tilgangen på nødvendige data, mener Statens vegvesen at funksjonstest heller ikke er gjennomførbart i de fleste tilfellene, fordi det ikke finnes et universelt OBD-diagnoseutstyr å utføre slik kontroll med.

I likhet med datatilgangen er det nødvendig at OBD-diagnoseutstyr til bruk i periodisk kontroll er universelt og tilgjengelig for alle kontrollorgan, uavhengig av om kontrollorganet er tilknyttet et merkeverksted eller ikke.

Etter vår kjennskap er et universalt diagnoseutstyr for å lese av feil og for å aktivere funksjonene som beskrevet i direktivet, ikke tilgjengelig på markedet. En forutsetning for slikt utstyr er, slik vi ser det, at det må kunne gjøre diagnose/avlese feilkoder på eCall-systemet og gjøre funksjonstest av tilhørende høyttaler/mikrofon av alle kjøretøy med eCall som er omfattet av kravet. For å vite at den aktuelle software er av oppdatert og riktig type, må nødvendige data om dette være tilgjengelig, se vurderingen over.

Ut over hva kjøretøyfabrikanten har implementert som en del av kjøretøyenes egenderdiagnosesystemer, er det følgelig for de fleste kontrollorgan ikke mulig å utføre funksjonstesting av eCall, så lenge de ikke er tilknyttet en kjøretøyfabrikant.

# 6 To alternative forslag til kontrollpunkt

## 6.1 Innledning

Statens vegvesen foreslår etter dette to alternativer til gjennomføring av direktivets krav. Ett alternativ der vi regulerer kontroll av eCall som en visuell kontroll uten krav om funksjonstesting. Dette for å sikre like konkurransevilkår og at kontrollene gjennomføres likt i hele landet uavhengig av om kontrollorganet er tilknyttet et merkeverksted eller er en virksomhet uavhengig av en kjøretøyfabrikant.

Det andre alternativet regulerer kontroll av eCall i tråd med direktivets ordlyd, som innebærer funksjonstesting av eCall der kontrollorganet har data og utstyr tilgjengelig, som oppfyller vilkårene for slik kontroll.

Forslag til endringsforskrift følger som vedlegg 2 til denne høringen og viser to alternative forslag til endring i vedlegg til forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy, Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy.

**Vi ber om høringsinstansenes kommentarer og innspill til de to alternativene, særlig med fokus på hvordan de mener at de to alternativene vil fungere i praksis.**

## 6.2 Alternativ 1: Visuell kontroll

### 6.2.1 Forslag til ordlyd for kontrollmetode og bedømming

I første alternativ foreslår vi å regulere kontrollpunkt og metode for eCall i Kontrollinstruksen nytt kontrollpunkt 7.14 kun som en visuell kontroll. Innhold og bedømming i kontrollpunktet er ment å være i tråd med direktivets minimumskrav til regulering av dette, tilpasset kontroll uten bruk av OBD-diagnoseutstyr. Vi mener at kjøretøyenes egendiagnosesystemer i dette tilfellet i tilstrekkelig grad oppfyller direktivets krav, dette i fravær av egnet utstyr og nødvendige data.

7.14. eCall			
7.14.1 eCall - komponenters tilstedeværelse	Visuell kontroll.	a) System eller komponent til systemet mangler	2
7.14.2. eCall - tilstand	Visuell kontroll.	a) System eller komponent til system er defekt	1
		b) Feilindikator for eCall indikerer feil eller svikt ved systemet	1
7.14.3. eCall - ytelse/funksjon	Visuell kontroll av audiokomponenter til systemet (høytaler/mikrofon).	a) Audiokomponenter fungerer åpenbart ikke	1

Vi foreslår en kontroll av feilindikator/varsel i kjøretøyet. Etter vår erfaring fungerer kjøretøyene i hovedsak slik at når tenningen er slått på utfører eCall-systemet en egendiagnose i henhold til de tekniske kravene til eCall. Denne selvtesten inkluderer flere kontroller av systemet, blant annet:

- Om systemet eller en hvilken som helst komponent mangler
- Om det er feil i elektronisk kontrollenhet for eCall
- Om det er svikt i mobilt kommunikasjonsutstyr
- Om det er GPS-signalfeil
- Om strømkilden er ikke tilkoblet eller utilstrekkelig ladet.

Hvis egendiagnosen oppdager mangler i noen av de ovennevnte tilfellene, vil feilindikator aktiveres. Feilindikatoren består enten av et lys (vanligvis med teksten SOS) eller en varselmelding i kjøretøyets display/informasjonsplattform.

I tillegg til kontroll av feilindikator/varsel i kjøretøyet foreslår vi visuell kontroll slik det er beskrevet i direktivet.

Dersom det viser seg at det blir behov for ytterligere forklaring av kontrollmetoden eller mangelmerkningen vil vi gi presiseringer i Veileder til kontrollinstruks for alle kjøretøy unntatt traktor, som for øvrige kontrollpunkter.

### 6.2.2 Begrunnelsen for alternativ 1

#### 6.2.2.1 Like kontroller i hele landet

Av hensyn til like konkurransevilkår og kjøretøyeiers forutberegnelighet foreslår Statens vegvesen alternativ 1 som springer ut av en vurdering der vi har lagt hovedvekt på at periodiske kontroller bør gjennomføres likt hos alle kontrollorgan, uavhengig av om kontrollorganet er tilknyttet et merkeverksted eller er en virksomhet uavhengig av en kjøretøyfabrikant. Statens vegvesen mener det er tungtveiende grunner for ikke å ha en kontrollmetode som åpner for at eCall må funksjonstestes på kjøretøy hos ett kontrollorgan, men kun måtte ha

en visuell kontroll hos et annet, ut fra det enkelte kontrollorgans mulighet for tilgang på data og utstyr. Kontrolltilbudet kan ellers bli både strengere og dyrere hos enkelte kontrollorgan.

For å sikre dette må nødvendige data og OBD-diagnoseutstyr av en så avansert type som er nødvendig for å gjennomføre en funksjonstest av eCall i tråd med Direktivet, bli tilgjengelig før vi stiller krav om funksjonstest.

Så lenge det ikke finnes noen løsning for tilgang på data eller utstyr som *alle* kontrollorgan kan benytte for kontroll av eCall, mener Statens vegvesen at vi kan vurdere vilkåret om tilgang på nødvendige data, som ikke oppfylt for det norske kontrollregimet som helhet. Det samme gjelder kravet til OBD-diagnoseutstyr, som direktivets kontrollmetode indirekte legger til grunn. Statens vegvesen finner etter dette at vi mangler grunnlag for å kunne gjennomføre funksjonstest som kontrollmetode for eCall i det norske kontrollregimet.

#### 6.2.2.2 Behov for klar regulering av kontrollmetode

Statens vegvesens inntrykk er at flere medlemsland har samme problemet med gjennomføringen av direktivkravet til kontrollmetode, og at funksjonstest av eCall ikke nødvendigvis skjer i praksis i andre land heller. Deres kontrollregimer er imidlertid organisert annerledes, slik at den praktiske gjennomføringen og vurderingen til grunn for gjeldende kontrollmetode enklere kan kommuniseres til alle kontrollorgan og sikre likebehandling. I Norge skjer denne kommunikasjonen gjennom forskriftskrav stilt til private aktører som ønsker å tilby periodiske kontroller. Dette fordrer at kravene er lettfattelige og ikke krever noen særlig grad av selvstendig vurdering for kontrollvirksomhetene, slik at kontrollgjennomføringen blir så lik som mulig uavhengig av tilbyder. Statens vegvesen mener derfor det kan føre til uklarhet om praksis i bransjen, hvis vi innfører et forskriftskrav om funksjonstest «når nødvendige data foreligger» nå, men i praksis ikke gjennomføre funksjonstester før det på et eventuelt senere tidspunkt blir tilrettelagt for tilgang til nødvendig data og universelt kontrollutstyr.

Gjennomføringen av kontrollene i det norske kontrollregimet er lagt til private virksomheter, som gjerne også er verksteder. Kravene stilt til disse reguleres i forskrift. Ettersom det er snakk om et stort antall kontrollorgan (ca 2500 aktive i skrivende stund) som skal forholde seg til kontrollmetoden, må kravene til kontrollgjennomføringen komme klart og tydelig frem av regelverket som disse virksomhetene skal følge. Dette for å sikre at kontrolltilbudet blir likt fra alle tilbydere.

I alternativ 1 foreslår vi derfor kun å regulere visuell kontroll. Forskriftens krav til kontrollmetode og tilhørende utstyrskrav må heller endres hvis/når tilgang på data og utstyr blir etablert for *alle* kontrollorgan.

Vi mener det også kan være fordelaktig å se på bruk av diagnoseutstyr i et større perspektiv, enn kun for kontroll av eCall, når kontrollutstyr og data blir mer tilgjengelig. Vi mener det kan være bedre å se helhetlig på bruk av diagnoseutstyr også for utstyr som ABS, EBS, SRS/Airbag, mv. og vurdere om det også skal etableres en diagnose/avlesning av feilkoder mv for disse, når tilgang på universelt OBD-diagnoseutstyr og data er på plass.

#### **Statens vegvesen ber om høringsinstansenes vurdering av alternativ 1, gjerne sett opp mot alternativ 2.**

### 6.3 Alternativ 2: Visuell kontroll og bruk av OBD-diagnoseutstyr når vilkårene er oppfylt

#### 6.3.1 Forslag til ordlyd for kontrollmetode og bedømming

I andre alternativ foreslår vi å regulere kontrollpunkt og metode for eCall i Kontrollinstruksen nytt kontrollpunkt 7.14 som visuell kontroll og ved bruk av OBD- diagnoseutstyr, når vilkårene for dette er oppfylt. Vilråene for kontroll ved bruk av OBD-utstyr er de samme tre som omtalt ovenfor:

1. egnet utstyr er tilgjengelig
2. nødvendig data er tilgjengelig
3. kjøretøyets egenskaper gjør det mulig.

Innhold og bedømming i kontrollpunktet er ment å være i tråd med direktivets minimumskrav til regulering av dette. Kravet om egnet utstyr er lagt til for å synliggjøre at også utstyret også må være tilgjengelig for at

kontrollorganet skal kunne gjennomføre kontrollen etter anvist kontrollmetode. Direktivet har ikke denne formuleringen, men det ligger implisitt i reguleringen at det må finnes utstyr som muliggjør kontrollmetoden.

7.14. eCall			
7.14.1 eCall - komponenters tilstedeværelse og konfigurasjon	Visuell kontroll. Dersom egnet utstyr og nødvendige tekniske data er tilgjengelig, og kjøretøyets egenskaper gjør det mulig, utfør kontroll ved bruk av OBD-utstyr.	a) System eller komponent til systemet mangler b) Softwareversjon er ikke korrekt c) Systemets konfigurasjon er ikke korrekt	2 1 1
7.14.2. eCall - tilstand	Visuell kontroll. Dersom egnet utstyr og nødvendige tekniske data er tilgjengelig, og kjøretøyets egenskaper gjør det mulig, utfør kontroll ved bruk av OBD-utstyr.	a) System eller komponent til system er defekt b) Feilindikator for eCall indikerer feil eller svikt ved systemet c) Styreenhet er defekt d) Enhet for kommunikasjon med mobilnett defekt e) Feil på GPS signal f) Audiokomponent ikke koblet til g) Strømkilde ikke koblet til eller ikke tilstrekkelig lading h) Avlesning med OBD-utstyr indikerer feil eller svikt ved systemet	1 1 1 1 1 1 1 1
7.14.3. eCall - ytelse/funksjon	Visuell kontroll. Dersom egnet utstyr og nødvendige tekniske data er tilgjengelig, og kjøretøyets egenskaper gjør det mulig, utfør kontroll ved bruk av OBD-utstyr.	a) MSD ikke korrekt (minimum set of data) b) Audiokomponenter fungerer åpenbart ikke	1 1

I dette alternativet blir den visuelle kontrollen helt lik som i alternativ 1, forskjellen er at man i tillegg skal utføre kontroll ved bruk av diagnoseutstyr når man har diagnoseutstyr tilgjengelig, nødvendige data tilgjengelig, og når kjøretøyets egenskaper gjør det mulig. I dette alternativet støtter man seg altså ikke bare på kjøretøyets egendiagnosesystemer, men utfører i tillegg en kontroll ved bruk av OBD-utstyr, for å kontrollere at softwareversjon er korrekt og at systemet er riktig konfigurert, samt at en gjør en funksjonstest av mikrofon/høytaler når vilkårene for dette er til stede.

### 6.3.2 Begrunnelse for alternativ 2

#### 6.3.2.1 Kontrollmetode i samsvar med direktivets ordlyd

I alternativ 2 to foreslår vi en gjennomføring av Direktivets krav til kontrollmetode og bedømming ordrett slik direktivet beskriver. Dette innebærer i utgangspunktet at kontroll av eCall ved bruk av OBD-diagnoseutstyr vil bli påkrevd kontrollmetode når kontrollorganet oppfyller vilkårene for dette.

Statens vegvesen har den oppfatning at kontrollorgan som også er merkeforhandler i en del tilfeller vil kunne utføre funksjonskontrollen. Statens vegvesen antar at det kun er merkeforhandlere som har data tilgjengelig på dette detaljerte nivået som kreves, eksempelvis hvilken softwareversjon som er den rette for eCall-systemet til det aktuelle kjøretøyet som kontrolleres.

Det samme vil etter vår oppfatning gjelde OBD-diagnoseutstyr, som muliggjør slik diagnose og funksjonstesting i tråd med kontrollmetoden. Etter vår oppfatning er det kun merkeforhandlere som innehar diagnoseutstyr i stand til å utføre en så detaljert kontroll, inkludert aktivering av funksjoner.



Er dette tilfellet, vil alternativ 2 innebære at kontrollorgan som har tilgang på data og utstyr må kontrollere eCall med en mer omfattende metode enn øvrige kontrollorgan.

Direktivet og kontrollmetoden pålegger ikke kontrollorgan som ikke har det nødvendige utstyret og dataene tilgjengelig å legge til rette for dette, men anviser bare en utvidet funksjonskontroll der det er tilrettelagt for det. Statens vegvesen foreslår heller ingen regulering av at kontrollorgan skal påse at de oppfyller vilkårene, men gjennomfører kun direktivets minimumskrav. Så lenge de nødvendige dataene ikke er tilgjengelig for alle kontrollorgan, mener vi det derfor er nærliggende å anta at de fleste kontrollorgan ikke kan skaffe seg nødvendige data og utstyr. Kontrollmetoden for eCall blir derfor i praksis en visuell kontroll hos de aller fleste kontrollorgan.

Som vi også påpeker under alternativ 1, vil alternativ 2 kunne oppleves særlig konkurransevridende for de kontrollorganene som må gjennomføre en kontroll med OBD-diagnoseutstyr, fordi deres kontroll av eCall blir av større omfang i tid og kostnad, sammenlignet med dem som ikke har tilgang på data og utstyr. I tillegg kan man tenke seg at bileiere vil vegre seg for å benytte kontrollorgan som også er merkeforhandlere, når det kan bety en mer omfattende/strengere kontroll av kjøretøyet.

#### *6.3.2.2 Kontrollpunkt etter direktivets ordlyd, men i praksis visuell kontroll*

Statens vegvesen ønsker derfor også høringsinstansenes tanker om å innføre ordlyden i alternativ 2, men med den tolkningen at kontroll ved bruk av OBD-diagnoseutstyr ikke skal utføres før nødvendig data og utstyr er tilgjengelig for *alle* kontrollorgan.

Statens vegvesen mener det kan være utfordringer knyttet til å kommunisere en slik forståelse av kontrollpunktet til alle kontrollorgan for å sikre lik kontrollmetode hos alle. Det er dette som er begrunnelsen for forslaget i alternativ 1.

#### **Vi ber om høringsinstansenes tilbakemelding på hva de tenker om de ulike løsningene for et kontrollpunkt med ordlyd i tråd med direktivets, som foreslått i alternativ 2.**

**Hva tenker dere om en løsning der eCall kontrolleres ulikt ut fra det enkelte kontrollorgans tilgang på nødvendig utstyr og data?**

**Hva tenker dere om løsningen der kontrollpunktets ordlyd krever bruk av OBD-diagnoseutstyr på gitte vilkår, men at vilkårene ikke anses oppfylt for samtlige kontrollorgan?**

## 6.4 Andre endringer i Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy

Nytt kontrollpunkt innebærer en endring som tilsier at Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy får endret versjonsnummer fra 4.0 til 4.1.

Statens vegvesen vil i sammenheng med implementeringen av nytt kontrollpunkt for eCall også rydde i fortalen til Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy og blant annet fjerne henvisninger til andre gjeldene regelverk relevant i kontrollgjennomføringen. Vi mener dette er overflødig, da kravene stilt til kjøretøy i annet regelverk gjelder uavhengig av henvisningen i kontrollinstruksen. Oppryddingen er ikke ment å innebære noen materielle endringer i kravene stilt til kontrollgjennomføringen, herunder kontrollpunkt og kontrollmetoder.

## 7 Økonomiske og administrative konsekvenser

### 7.1 Konsekvenser for kontrollorgan

Alternativ 1 innebærer ikke nytt utstyrskrav og heller ingen omfattende opplæring. Vi legger derfor til grunn at både de økonomiske og administrative konsekvensene for kontrollorganene blir minimale ved gjennomføring av alternativ 1. Vi kan ikke se at å legge til kontroll av eCall i periodisk kontroll vil gjøre kontrollgjennomføringen nevneverdig mer tidkrevende i alternativ 1, som igjen heller ikke vil medføre økte kostnader knyttet til tidsbruken.

### 7.2 Konsekvenser for kjøretøyeier

Ettersom kontrollgjennomføringen antas å ikke føre til merkostnader for kontrollorganene, vil alternativ 1 ventelig heller ikke innebære noen økt pris for periodisk kontroll ut til kundene.

I alternativ 2 er kontrollmetoden mer tidkrevende enn alternativ 1 og innebærer vedlikehold og innkjøp av utstyr. Følgelig kan alternativ 2 tenkes å være mer kostbar for de kontrollorgan det vil gjelde, som igjen kanskje vil speiles i prisen for den periodiske kontrollen ut til kunden.

Prisen for periodisk kontroll ut til kundene er markedsstyrt, og det ligger derfor ikke til Statens vegvesen å bestemme noe om dette.

### 7.3 Konsekvenser for Statens vegvesen

For Statens vegvesen vil de foreslåtte endringene i begge alternativer innebære kostnader med systemutvikling knyttet til innrapportering av kontrollresultater og register over registrerte kontrolldata for nytt kontrollpunkt. Dette må være på plass og virke innen foreslått ikrafttredelse 1. januar 2024.

For Statens vegvesen innebærer en gjennomføring av endringsforslaget i både alternativ 1 og 2 at vi gir god informasjon ut til bransjen, både på våre nettsider og direkte ut til kontrollorganene. Vi må opplyse om innholdet i, og kontrollmetoden for, det nye kontrollpunktet for å sikre at det nye kravet til periodiske kontroller av eCall overholdes og gjennomføres riktig og likt hos alle kontrollorgan fra det trer i kraft.

### 7.4 Konsekvenser for dataleverandører av innrapporteringsløsninger

Kostnader knyttet til systemutvikling gjelder også for virksomheter som er dataleverandører av rapporteringsløsninger for innrapportering av kontrollresultater fra kontrollorgan til Statens vegvesen. Statens vegvesen mener å ha en god dialog med disse dataleverandørene og har inntrykk av at oppdaterte rapporteringsløsninger skal kunne være på plass innen ikrafttredelse også fra disse.

### 7.5 Konsekvenser for opplæringsvirksomheter som tilbyr kontrollør opplæring

Dersom ett av de alternative forslagene vedtas, vil det også få administrative konsekvenser for opplæringsvirksomhetene som tilbyr kontrollør opplæringen. Nytt kontrollpunkt for eCall må implementeres i opplæringen i periodisk kontroll, som de øvrige kontrollpunktene. Statens vegvesen mener dette vil gjelde for opplæring i kategori A Lette og B Tunge, jf. kontrollopplæringsforskriften § 5 andre ledd.

## 8 Ikrafttredelse

Statens vegvesen foreslår at kravet om kontroll av eCall skal tre i kraft fra 3. januar 2024.

Dette er datoen vi anser som gjennomførbar med hensyn til høringsperioden og det etterfølgende arbeidet med systemutvikling for dataleverandørene og Statens vegvesen. Ikrafttredelsesdatoen foreslås også med tanke på at vi er forsinket med gjennomføringen av dette direktivkravet, slik at vi ikke ønsker at gjennomføring skal dras mer ut i tid enn det som er absolutt nødvendig.

## 9 Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen **15. november 2023**. Svar som kommer inn etter denne fristen, kan ikke påregnes å bli tatt hensyn til.

Høringsfristen skal normalt være 3 måneder, se utredningsinstruksen punkt 3-3. Ettersom vi er forsinket med implementering av direktivets krav, som trådte i kraft 20. mai 2023, hører vi dette forslaget i en kortere periode enn tre måneder for å kunne vedta forskriftsendringen med ikrafttredelse fra 3. januar 2024. Vi mener vi når de relevante høringsinstansene gjennom utsendingen av denne høringen og at to måneders høringsfrist er tilstrekkelig tid for å kunne komme med tilbakemeldinger på våre konkrete oppfordringer om dette under de alternative forslagene.

Høringssvar kan enten:

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

Statens vegvesen  
Trafikant og kjøretøy  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Vennligst oppgi vårt referansenummer **21/264349** 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](mailto:firmapost@vegvesen.no)

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

**Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag**