



**Statens vegvesen**

## Vedlegg – Høringsoppsummering og vedtatt endringsforskrift

Forskrift om endring i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy av 13. mai 2009  
nr. 591 med vedlegg for å gjennomføre direktiv (EU) 2021/1717 om kontroll av  
eCall i periodisk kontroll av kjøretøy

Trafikant og kjøretøy  
Tilsyn  
17. november 2023  
Vår ref.: 21/264349

## Innholdsfortegnelse

1	Innledning .....	3
1.1	Bakgrunn .....	3
1.2	Høringsforslaget .....	3
1.2.1	Alternativ 1: Visuell kontroll .....	3
1.2.1	Alternativ 2: Visuell kontroll og bruk av OBD–diagnoseutstyr når vilkårene er oppfylt5	
1.2.2	Øvrige forslag til endringer .....	6
1.3	Generelt om høringsinnspillene .....	7
Del I	– Oppsummering av høringsuttalelser med kommentarer .....	8
1.4	De to alternative forslagene til regulering av nytt kontrollpunkt 7.14 .....	8
1.4.1	Høringsinnspill .....	8
1.4.2	Vår vurdering av høringsinnspill .....	8
1.5	Tilgangen på nødvendig kontrollutstyr og data .....	8
1.5.1	Høringsinnspill .....	8
1.5.2	Vår vurdering av høringsinnspill .....	9
1.6	Hvilke kjøretøy som omfattes av kontrollpunkt 7.14 .....	9
1.6.1	Høringsinnspill .....	9
1.6.2	Vår vurdering av høringsinnspill .....	9
1.7	Mangelmerknad for kjøretøy uten eCall .....	10
1.7.1	Høringsinnspill .....	10
1.7.2	Vår vurdering av høringsinnspill .....	10
1.8	Ordlyden i nytt kontrollpunkt 7.14 eCall .....	10
1.8.1	Høringsinnspill .....	10
1.8.2	Vår vurdering av høringsinnspill .....	10
1.9	Ny versjon 4.1 av Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy .....	11
1.10	De øvrige endringene i Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy .....	11
1.11	Ikrafttredelse .....	11
Del II	– Endringsforskrift til forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy .....	12

# Høringsoppsummering – Forskrift om endring i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy av 13. mai 2009 nr. 591 med vedlegg for å gjennomføre direktiv (EU) 2021/1717 om kontroll av eCall i periodisk kontroll av kjøretøy

## 1 Innledning

### 1.1 Bakgrunn

Statens vegvesen sendte den 19. september 2023 på høring et forslag om endring i forskrift av 13. mai 2009 nr. 591, med tilhørende Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy, for å gjennomføre direktiv (EU) 2021/1717 om kontroll av eCall i periodisk kontroll. Høringsfristen gikk ut 15. november 2023.

Direktiv (EU) 2021/1717 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.

Vedlegget til direktivet regulerer nytt kontrollpunkt 7.13 for kontroll av eCall i vedlegg I til direktiv 2014/45 under punkt 7, Annet utstyr.

Ordlyden i 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.

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.

### 1.2 Høringsforslaget

#### 1.2.1 Alternativ 1: Visuell kontroll

Siden vi allerede har et kontrollpunkt 7.13 i Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy, foreslo vi i høringen to alternativer til nytt kontrollpunkt 7.14, med tilhørende kontrollmetoder og mangelmerknader for kontrollgjennomføringen. Vi foreslo ikrafttredelse fra 3. januar 2024 for begge alternativene.

I første alternativ foreslo vi å regulere kontrollpunkt og metode for eCall i Kontrollinstruksen 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. Forslaget begrunnes i at kjøretøyenes egendiagnosesystemer i dette tilfellet i tilstrekkelig grad oppfyller direktivets krav i fravær av egnet utstyr og nødvendige data tilgjengelig for *alle* kontrollorgan.

Vi foreslo følgende kontrollpunkt i alternativ 1:

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

Ordlyden i alternativ 1 er ment å samsvare med beskrivelsen av og bedømmingen av den visuelle kontrollen beskrevet i kontrollpunkt 7.13 i direktivets vedlegg.

Vi foreslo en kontroll av feilindikator/varsel i kjøretøyet som er basert på bilenes egendiagnosesystem 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.

I tillegg til kontroll av feilindikator/varsel i kjøretøyet foreslo vi i alternativ 1 vi visuell kontroll slik det er beskrevet i direktivet.

Alternativ 1 la 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.

Nødvendige data og OBD-diagnoseutstyr av en så avansert type som er nødvendig for å gjennomføre en funksjonstest av eCall i tråd med Direktivet, er per i dag ikke tilgjengelig for alle kontrollorgan og i alternativ 1 foreslo vi derfor ikke en metode som krever dette.

Statens vegvesen mener 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 vegvesens inntrykk er at flere medlemsland har samme problemet med gjennomføringen av direktivkravet til kontrollmetode, og at funksjonstest av eCall ikke nødvendigvis gjennomføres i praksis i andre land heller. Vi pekte også på at det 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 kan 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.

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

I andre alternativ foreslo 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 som enten direkte eller indirekte fremgår av direktivet:

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

Ordlyd og bedømming i alternativ 2 til nytt kontrollpunkt 7.14 er ment å være i tråd med direktivets minimumskrav til regulering av dette.

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

I alternativ 2 foreslo vi 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 foreslo vi en kontroll ved bruk av OBD–utstyr, i tillegg til kjøretøyets egendiagnosesystemer, for å kontrollere at softwareversjon er korrekt og at systemet er riktig konfigurert. I tillegg innebærer alternativ 2 en funksjonstest av mikrofon/høytaler.

Alternativ 2 ble foreslått for å gjennomføre direktivets krav til kontrollmetode og bedømming ordrett slik direktivet beskriver. Alternativet vil etter sin ordlyd i utgangspunktet innebære at bruk av OBD–diagnoseutstyr for kontroll vil bli påkrevd kontrollmetode når kontrollorganet oppfyller vilkårene for dette, se over.

Statens vegvesen ønsket derfor også høringsinstansenes tanker om å innføre ordlyden i alternativ 2, men med den tolkningen at vilkårene for kontroll ved bruk av OBD–diagnoseutstyr ikke skal anses oppfylt før nødvendig data og utstyr er tilgjengelig for *alle* kontrollorgan. Statens vegvesen mente det kunne være utfordringer knyttet til å kommunisere en slik forståelse av kontrollpunktet til alle kontrollorgan for å sikre lik kontrollmetode hos alle, derfor foreslo vi alternativ 1.

### 1.2.2 Øvrige forslag til endringer

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

Statens vegvesen foreslo også rydde i fortalen til Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy og blant annet fjerne henvisninger til andre gjeldene regelverk relevant i kontrollgjennomføringen. Oppryddingen her er ikke ment å innebære noen materielle endringer i kravene stilt til kontrollgjennomføringen, herunder kontrollpunkt og kontrollmetoder.

### 1.3 Generelt om høringsinnspillene

Høringen ble sendt til 70 instanser og gjort tilgjengelig for offentligheten på [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no), jf. vedlagte høringsliste. Vi har mottatt syv svar på høringen.

Av disse innspillene hadde følgende ingen merknader til høringen:

Justis- og beredskapsdepartementet

Trygg Trafikk

Følgende høringsinstanser har avgitt uttalelse med kommentarer til forslagene:

ABL

Moe mekaniske verksted

Møller Digital AS

NAF AS

Norges bilbransjeforbund (NBF)

Statens vegvesen ser at det har kommet få innspill, sammenlignet med tidligere høringsprosesser knyttet til periodisk kontroll av kjøretøy. Dette var forventet ettersom høringsforslaget i realiteten ikke innebærer de største endringene for kontrollorganene.

**ABL** peker på bekymringen rundt stengingen av 2G-nettet, som de mener bør tas opp politisk.

**NAF AS** nevner at det ved en eventuell slukking av 2G-nettet må finnes en løsning for de bilene som er avhengig av dette. De ser det som svært viktig, da man ellers vil få et stort antall biler med pålagt utstyr som ikke fungerer på grunn av manglende kommunikasjonsløsning. De viser videre til at dette er et felles problem for hele EU/EØS regionen.

Beslutninger rundt 2G-nettet er ikke gjenstand for denne høringen og Statens vegvesen vil ikke kommentere disse nærmere ut over å vise til at det foregår et arbeid i EU med å utrede hvordan den videre reguleringen rundt eCall bør være.<sup>1</sup>

Vi har gjennomgått innspillene vi har fått i Del 1.

Endelig forskriftstekst følger av Del 2.

Ny Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy versjon 4.1 følger som vedlegg.

---

<sup>1</sup> [eCall-systemet: endringsbestemmelser om standarder | europolov](#)

## Del I – Oppsummering av høringsuttalelser med kommentarer

### 1.4 De to alternative forslagene til regulering av nytt kontrollpunkt 7.14

#### 1.4.1 Høringsinnspill

**ABL, Møller, NBF, NAF og Moe mekaniske verksted** stiller seg alle bak alternativ 1.

**ABL støtter en** lik forståelse for forskriften og gjennomføring av kontrollene i hele landet.

**Moe mekaniske verksted** peker på at det finnes feilkoder/varsellampe/feilindikator på eCall systemet ved feil/defekt system og at en visuell kontroll derfor vil vise at komponenter er defekte eller fjernet.

**NBF** viser til at det er viktig for bransjen og kontrollorganene at kontrollmetoden for kontrollpunktet blir likt og gjennomføres likt av alle kontrollorgan. De skriver at de også ser fortolkningen av "Alternativ 2" som en utfordring.

**NAF AS** mener at alternativ 1 er det beste alternativet. De mener alternativ 2 omfatter en mer detaljert kontroll, som krever tilgang til opplysninger som ikke er tilgjengelige. Det vil i prinsippet være umulig å gjennomføre en kontroll etter alternativ 2 korrekt for noen andre enn merkeverksteder, fordi informasjon om hvilken softwareversjon og hvilken konfigurasjon systemet skal ha er ikke tilgjengelig for andre kontrollorgan.

#### 1.4.2 Vår vurdering av høringsinnspill

Statens vegvesen ser at alle innspill støtter alternativ 1 og at instansene peker på de samme argumentene for dette alternativet, som vi også har vektlagt i vår begrunnelse for dette forslaget.

Vi finner etter dette å innføre kontroll av eCall som regulert i alternativ 1. Vi viser her til at kontrollgjennomføringen og tilbudet skal være likt hos alle aktuelle kontrollorgan. Videre legger vi vekt på at ordlyden i regelverket, som disse kontrollorganene er underlagt og instrueres gjennom, må beskrive kontrollmetode så tydelig som mulig, slik at vi unngår unødvendig tolkningstvil og kontrollvariasjoner.

Vi viser for øvrig til vår begrunnelse for dette alternativet i høringsnotatet.

### 1.5 Tilgangen på nødvendig kontrollutstyr og data

#### 1.5.1 Høringsinnspill

**ABL** viser til uttalelser fra medlemmer som er leverandører av utstyr. Slik vi leser deres kommentarer finnes det utstyr som allerede brukes hos frittstående verksteder og hos enkelte merkeforhandlere til en viss grad.



**ABL** sine leverandør-medlemmer peker, slik vi leser deres innspill, på at dagens utstyr ikke understøttes for en kontrollmetode som skissert i alternativ 2. De siterte medlemmene peker blant annet på at Tesla Model 3 og Model Y har ikke OBD-kontakt og at verkstedet kan kjøpe en overgang for å få tilkoblet kjøretøyet, men da må Tesla holde dette åpnet, noe de ikke gjør i dag. Videre viser en leverandør til at eCall ikke er en OBD-standard og er ulikt strukturert i bilprodusentenes egne programvare i bilene. Man må derfor ha egne spesifikke fremgangsmåter og data tilgjengelig for hvert bilmerke. De peker også på at de ikke kjenner til hvordan man kan vite om installert programvare i kjøretøyet er den korrekte.

### 1.5.2 Vår vurdering av høringsinnspill

Innspillene vi har mottatt støtter vår vurdering av tilgangen på et universelt OBD-diagnoseutstyr eller data nødvendig for å kunne gjennomføre funksjonstestene, slik direktivet beskriver.

Vi legger derfor til grunn at status på nåværende tidspunkt er at slikt universalt OBD-utstyr ikke er tilgjengelig på markedet, slik vi også la til grunn i vår vurdering i høringsforslaget. Det er per i dag ikke tilrettelagt for at *alle* kontrollorgan kan kontrollere eCall gjennom bruk av OBD-diagnoseutstyr.

## 1.6 Hvilke kjøretøy som omfattes av kontrollpunkt 7.14

### 1.6.1 Høringsinnspill

**Moe mekaniske verksted** har, slik Statens vegvesen leser det, kommet med en kommentar til hvilke kjøretøy som skal omfattes av kravet om eCall.

De peker på at det har vært krav om eCall i M1 og N1-kjøretøy siden 31. mars 2018 og viser i den forbindelse til europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2015/758 av 29. april 2015 om krav til typegodkjenning for innføring av et eCall-system i kjøretøy, som er basert på 112-tjenesten, og endring av direktiv 2007/46/EF(1), særlig artikkel 2 nr. 2, artikkel 5 nr. 8 og 9 og artikkel 6 nr. 12.

De stiller spørsmålet «hvis eCall krav blir innført som kontrollpunkt med tilbakevirkende kraft så er det vel fra «31.mars 2018»?

### 1.6.2 Vår vurdering av høringsinnspill

Statens vegvesen forstår kommentaren **Moe mekaniske verksted** som et spørsmål om hvilke kjøretøy som er omfattet av kravet om kontroll av eCall.

Statens vegvesen ser at det er nødvendig å presisere at kontrollpunktet kun er aktuelt for kjøretøy som har krav om montert eCall i henhold til sin typegodkjenning. Dette fremgår av ordlyden i kontrollpunkt 7.13 i direktivets vedlegg, som gjelder «eCall (if fitted, in accordance with EU type approval legislation)». Statens vegvesens høringsforslag om både

alternativ 1 og 2 var ment å gjennomføre ordlyden i direktivets vedlegg, kontrollpunkt 7.13. Vi legger derfor til denne beskrivelsen i kontrollpunkt 7.14 i Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy. Vi presiserer også at kontrollpunktet kun gjelder M1 og N1, ettersom typegodkjenningskrav om eCall kun gjelder disse kjøretøykategoriene.

Informasjon om kjøretøyets typegodkjenning kan kontrollørene finne i kjøretøyets vognkort eller fabrikkasjonsplate. Statens vegvesen vil beskrive dette nærmere i veilederen til Kontrollinstruksen.

## 1.7 Mangelmerknad for kjøretøy uten eCall

### 1.7.1 Høringsinnspill

**Møller** peker også på at de er usikre på hvordan det er tenkt at man skal håndtere biler som ikke er utstyrt med eCall og peker på at det i forslaget ser det ut som man kun kan gi en bedømming 2 når eCall utstyr mangler.

### 1.7.2 Vår vurdering av høringsinnspill

Spørsmålet til **Møller** forstår vi som at de lurer på om og hvordan et kjøretøy med eCall som et typegodkjenningskrav skal bedømmes i en periodisk kontroll, hvis kjøretøyet ikke har montert eCall. Slike forhold vil utgjøre mangelmerknad etter 7.14.1 med bedømming 2, dersom kjøretøyet åpenbart ikke har montert eCall i tråd med sin typegodkjenning.

## 1.8 Ordlyden i nytt kontrollpunkt 7.14 eCall

### 1.8.1 Høringsinnspill

**Moe mekaniske verksted** har innspill til ordlyden i kontrollpunktet 7.14.1 om Komponenters tilstedeværelse. De mener det bør beskrives noe nærmere hva som menes med punktet, eksempelvis at ledningsnett/bryter/knapp til eCall er demontert/defekt/mangler/osv.

**Moe mekaniske verksted** har også kommentarer til ordlyden i kontrollpunkt 7.14.3 om ytelse/funksjon. De peker på at en visuell kontroll blir noe vanskelig, da mikrofonen og høyttaleren er skjult (noen kjøretøy benytter også kjøretøyets ordinære høyttalere). Samtidig viser de til at de har sjekket at feilindikator vil varsle feil med systemet, hvis noe av dette er defekt/fjernet.

### 1.8.2 Vår vurdering av høringsinnspill

Kontrollpunkt 7.14.1 er ment å dekke alle forhold der man ved en visuell kontroll avdekker at eCall-systemet og/eller komponenter til dette åpenbart mangler. Kontrollen må begrenses til det man kan oppdage ved en enkel og rask visuell kontroll. Vi mener kontrollpunktet bør være generelt, i likhet med ordlyden i direktivets vedlegg. Statens vegvesen kan beskrive dette nærmere i veileder til kontrollinstruks, dersom det viser seg nødvendig.

Til **Moe mekaniske verksted** sin kommentar knyttet til 7.14.3 vil Statens vegvesen vise til at kontrollpunktene er tatt inn i tråd med ordlyden i direktivet og at de kan leses som noe sammenfallende. Dersom mikrofon eller høyttaler åpenbart ikke fungerer vil det utgjøre en mangelmerknad på dette kontrollpunktet.

## 1.9 Ny versjon 4.1 av Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy

Statens vegvesen har ikke fått noen motforestillinger til å endre versjonsnummer på kontrollinstruksen som følge av at eCall tas inn som nytt kontrollpunkt.

Nytt kontrollpunkt 7.14 legges til i gjeldende Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy, som følgelig får nytt versjonsnummer 4.1. Ny kontrollinstruks gjøres gjeldende som vedlegg til forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy og erstatter versjon 4.0.

Ny Kontrollinstruks versjon 4.1 vil følgelig gjelde fra og med 3. januar 2024.

## 1.10 De øvrige endringene i Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy

Statens vegvesen har ikke fått noen innvendinger til vårt forslag om å rydde i Kontrollinstruksens fortale. Vi fjerner derfor henvisningene til andre relevante regelverk, uten at dette er ment å utgjøre noen materiell endring. Det samme gjelder henvisningen til rustveilederen. Vi gjør denne generell, slik at Kontrollinstruksen henviser til alle veiledere vi utarbeider for veiledning i kontrollgjennomføringen.

## 1.11 Ikrafttredelse

Statens vegvesen har ikke mottatt noen kommentarer til ikrafttredelsestidspunktet 3. januar 2024 for implementering av kontroll av eCall i kontrollregimet. Vi har heller ikke fått kommentarer eller innsigelser til at kontrollorgan må skaffe til veie nødvendig utstyr innen samme dato. Vi står derfor ved at de nye kravene knyttet til kontroll av eCall skal tre i kraft fra 3. januar 2024.

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

**Hjemmel:** Fastsatt av Vegdirektoratet 20.11.2023 med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 19a og delegeringsvedtak 4. mai 2018 nr. 704.

**EØS-henvisning:** EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 16b (direktiv 2014/45/EU, som endret i direktiv (EU)2021/1717)

### I

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

**§ 30. Vedlegg** skal lyde:

Til denne forskriften hører også Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy versjon 4.1.

### II

Endringene trer i kraft 3. januar 2024

---

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**