



Statens vegvesen

Høringsinstansene

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:
Håkon Rosendahl - 22073757

Vår referanse:
2011/164599-001

Deres referanse:

Vår dato:
28.10.2011

Høring: Implementering av Europaparlamentets og Rådets direktiver 2009/57/EF, 2009/75/EF og 2011/72/EU samt Kommisjonens direktiver 2010/22/EU, 2010/52/EU, 2010/62/EU og 2010/19/EU

Vegdirektoratet sender med dette på høring forslag til endringer og rettelser i forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (heretter kjøretøyforskriften). Høringsfristen er **9. desember 2011**. Forskriften er hjemlet i lov 18. juni 1965 nr. 4 (vegtrafikkloven).

De foreslåtte endringene gjelder implementering av følgende rettsakter:

- **Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/57/EF av 13. juli 2009 om verneramme på jord- og skogbrukstraktorer (kodifisert utgave)**
- **Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/75/EF av 13. juli 2009 om verneramme for jord- og skogbrukstraktorer (statisk testing) (kodifisert utgave)**
- **Europaparlaments- og rådsdirektiv 2011/72/EU av 14. september 2011 som endrer direktiv 2000/25/EF når det gjelder bestemmelsene for traktorer som markedsføres under fleksibilitetsordningen**
- **Kommisjonsdirektiv 2010/22/EU av 15. mars 2010 om endring, for tilpasning til den tekniske utvikling, av rådsdirektiv 80/720/EØF, 86/298/EØF, 86/415/EØF og 87/402/EØF samt europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/25/EF og 2003/37/EF om typegodkjenning av jord- og skogsbrukstraktorer**
- **Kommisjonsdirektiv 2010/52/EU av 11. august 2010 om endring for tilpasning til den tekniske utvikling av rådsdirektiv 76/763/EØF om passasjer seter for jord- eller skogbrukstraktorer og europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/144/EF om visse deler av og spesifikasjoner for jord- eller skogbrukstraktorer**

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfaret 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

- **Kommisjonsdirektiv 2010/62/EU av 8. september 2010 som endrer rådsdirektiv 80/720/EØF og 86/297/EØF samt europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/37/EF, 2009/60/EF og 2009/144/EF om typegodkjenning av jord- og skogbrukstraktorer for å tilpasse deres tekniske bestemmelser**
- **Kommisjonsdirektiv 2010/19/EU av 9. mars 2010 som endrer rådsdirektiv 91/226/EØF og europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF med hensyn på tilpasning til den tekniske utvikling for avskjermningssystemer til visse motorkjøretøyer og deres tilhengere**

Endringene foreslås tatt inn i Forskrift 4. oktober 1994 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (heretter kalt kjøretøyforskriften), gitt i medhold av vegtrafikkloven 18. juni 1965 § 14. Forslaget til endringer i forskriften følger vedlagt.

Alle rettsaktene – med unntak av direktiv 2010/19/EU- har vært behandlet i Spesialutvalget for handelsforenklinger og er funnet relevante og akseptable for Norge. Det presiseres likevel at ingen av rettsakter ennå er tatt inn i EØS-avtalen, og det tas forbehold om at dette blir gjort.

Høringen skal informere om implementeringen i norsk rett og gi høringsinstansene anledning til å kommentere forskriftsforslagene.

Kjøretøyforskriften finnes på internettsiden www.lovdata.no. Rettsaktene finnes blant annet på EU sine hjemmesider: <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/directives/index.htm>

1. Implementeringen av Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/57/EF

Direktiv 2009/57/EF av 13. juli 2009 kodifiserer rådsdirektiv 77/536/EØF av 28. juni 1977 (med senere endringer) om tilnærming av lover relatert til jord- og skogbrukstraktorer hva gjelder krav og statisk testing av førervern på traktor. Direktivet innebærer en kodifisering av samtlige endringer som er foretatt i direktiv 77/536/EØF. Rådsdirektiv 77/536/EØF er innlemmet i EØS-avtalens vedlegg II kapittel II nr. 11, og er et særdirektiv til direktiv 2003/37/EF om typegodkjenning av jord- og skogbrukstraktor. Direktivet kodifiserer også rådsdirektiv 87/354/EØF av 25. juni 1987, 89/680/EØF av 21. desember 1989, 1999/55/EF av 1. juni 1999 og 2006/96/EØF av 20. november 2006, som likeledes gjelder krav og prøvemethoder for førervern på traktor. Samtlige rettsakter er innlemmet i EØS-avtalens vedlegg II kapittel II og IX. Direktiv 2009/57/EF vil erstatte og oppheve de ovennevnte rettsakter jf. direktivets bilag X, men endrer ikke innholdet i de rettsakter som kodifiseres.

Direktivet ble vedtatt 13. juli 2009, og kom til anvendelse i EU 1. januar 2010.

Direktivet innebærer ingen realitetsendringer, da dette er en kodifisering av tidligere innførte tekniske krav. Direktivet vil således ikke ha økonomiske konsekvenser for Norge. Det vil heller ikke medføre administrative konsekvenser utover det som må gjøres for å endre dagens forskriftstekst. Herunder må vedlegg 1 i kjøretøyforskriften vedrørende liste over krav til traktor endres/oppdateres. Norge stiller seg positiv til forslaget, da regelverket blir enklere å forholde seg til. Direktivet anses for å være relevant og akseptabelt i henhold til EØS-avtalen.

2. Implementering av Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/75/EF

Direktiv 2009/75/EF kodifiserer tidligere vedtatte direktiv 79/622/EØF av 25. juni 1979, som er et av særdirrektivene til direktiv 2003/37/EF om typegodkjenning av jord- og skogbrukstraktor. Direktiv 79/622/EØF gjelder førervern på traktor, og er innlemmet i EØS-avtalens vedlegg II kapittel II nr. 17. Direktivet har blitt endret vesentlig ved flere anledninger. Kommisjonen er opptatt av å forenkle lovgivningen innenfor EU, slik at samtlige endringer som foretas i direktivene blir mer oversiktlig å finne frem til. Kommisjonen har derfor besluttet å kodifisere direktivene etter hver tiende endring, som er bakgrunnen for direktiv 2009/75/EF. Direktivet omfatter tekniske krav til konstruksjon og statisk test av førervern på traktorer. Direktivet vil gjelde traktorer som har en fri høyde under bakakselen på minst 1000 mm, sporvidde på drivende aksel på mer enn 1150 mm, utstyrt med trepunktsoppheng, og har en vekt på minst 800 kg. Fra 1. januar 2010 ble direktiv 2009/75/EF et særdirektiv til direktiv 2003/37/EF, og vil således være en del av grunnlaget i forbindelse med godkjenning av traktor.

Direktiv 2009/75/EF ble vedtatt 13. juli 2009, og trådte i kraft i EU 1. januar 2010.

Ettersom direktivet er en kodifisering av direktiv 79/622/EØF med endringer, vil ikke direktivet medføre realitetsendringer. Direktivet vil således ikke ha økonomiske konsekvenser for Norge. Det vil heller ikke medføre administrative konsekvenser utover at henvisningene til særdirrektivene i vedlegg 1.4 i kjøretøyforskriften må endres i forbindelse med implementering av direktivet. Henvisninger til tidligere rettsakter blir opphevet, og erstattes med henvisning til det vedtatte direktiv.

Norge stiller seg positivt til direktivet, da det medfører at regelverket vil bli enklere å forholde seg til. Direktivet anses for å være relevant og akseptabelt i henhold til EØS-avtalen.

3. Implementering av Europaparlamentets og Rådets direktiv 2011/72/EU.

Direktiv 2011/72/EU er et endringsdirektiv til direktiv 2000/25/EF, og gir bestemmelser for traktorer som tas i bruk under fleksibilitetsordningen.

Direktiv 2000/25/EF er et av særdirrektivene til typegodkjenningsdirektivet for jord- og skogbrukstraktorer, direktiv 2003/37/EF, og omhandler utslipp av forurensende gasser og partikler fra motorer til fremdrift av jord- og skogbrukstraktorer. Grenseverdier for avgassutslipp fra jord- og skogbrukstraktorer er inndelt i flere trinn, hvor trinn III B gradvis blir obligatorisk fra 1. januar 2011. Overgangen til grenseverdier på trinn III B innebærer en drastisk endring av teknologi som medfører betydelige kostnader for produsentene på grunn av behov å utvikle avanserte tekniske løsninger og for å gjøre motortilpasninger (re-design). Den globale finansielle og økonomiske krisen bør imidlertid ikke medføre at miljøkravene justeres ned. Endringen av 2000/25/EF som følger av direktiv 2011/72/EU bør derfor ses som et særskilt unntak. Parlamentet og rådet mener dessuten at investeringer i miljøvennlig teknologi er viktig for å fremme fremtidig vekst, sysselsetting og helsevern.

Direktiv 2000/25/EF inneholder bestemmelser om en fleksibilitetsordning som tillater traktorfabrikanter å kjøpe et begrenset antall motorer som ikke tilfredsstillende gjeldende avgasstrinn. En forutsetning er at disse motorene tilfredsstillende det foregående avgasstrinnet, for eksempel trinn III A. For å gi industrien et midlertidig pusterom i forbindelse med overgangen til neste avgasstrinn, blir betingelsene for å benytte fleksibilitetsordningen

tilpasset. På grunn av økonomiske nedgangstider, blir fleksibilitetsordningen med direktiv 2011/72/EU utvidet for avgasstrinn III B. Det vil si at antallet motorer som blir tillatt å ta i bruk under fleksibilitetsordningen blir noe høyere enn vanlig. Tiltakene i direktiv 2011/72/EU reflekterer at industrien har forbigående vanskeligheter. Utvidelsen av fleksibilitetsordningen begrenses derfor til kun å omfatte trinn III B. Flexibilitetsordningen trer i kraft når et gitt avgasstrinn blir gjeldende og har samme varighet som dette trinnet, evt. inntil tre år dersom det ikke finnes noe etterfølgende trinn. Fabrikantene skal be godkjenningmyndighetene om tillatelse til å markedsføre og bringe på markedet traktorer under fleksibilitetsordningen.

Krav til avgass er regulert i kjøretøyforskriften kapittel 25, som må endres for å implementere rettsakten.

Vi har ikke produksjon av motorer som omfattes av direktivet i Norge, som medfører at direktivet ikke vil få økonomiske konsekvenser for norske interesser.

Det administrative arbeidet begrenser seg i utgangspunkt til implementeringen i kjøretøyforskriften, som må endres når det nye direktivet blir tatt inn i EØS-avtalen.

Direktivet skal være implementert i nasjonalt regelverk innen 24. september 2012.

Under gjeldende fleksibilitetsregime (2000/25/EF) har Norge ikke mottatt søknader om å benytte unntaksordningen. Dette skyldes at Norge i all hovedsak benytter seg av EF-typegodkjenninger av traktor utstedt i andre EU/EØS-stater og ikke selv har utstedt EF-typegodkjenninger. Søknader under fleksibilitetsordningen retter seg til det landet som har utstedt EF-typegodkjenningen, og Norge forventer derfor ingen administrative konsekvenser i form av søknader som følge av direktivet.

Direktivet ble vedtatt 14. september 2011. Medlemsstatene skal vedta og offentliggjøre de nødvendige lover og administrative bestemmelser for å etterleve direktivet innen 24. september 2012. (Det stod opprinnelig 24. september 2011 i direktivet, men dette ble senere korrigert.)

Rettsakten anses relevant og akseptabel. Norge har ikke deltatt i arbeidsgrupper ved utarbeidelse av direktivet.

4. Implementering av Kommissjonsdirektiv 2010/22/EU

Kommissjonsdirektiv 2010/22/EU endrer nedenfor nevnte særdirektiver samt direktiv 2000/25/EF og 2003/37/EF om typegodkjenning av jord- og skogbrukstraktorer. Formålet med endringene er å tilpasse direktivene til den tekniske utviklingen, forbedre sikkerheten på traktorer samt å få direktivenes krav i samsvar med bestemmelsene i OECD sine regulativer for traktor. Følgende endringer er foretatt:

- I direktiv 80/720/EØF er det presisert hvilke vinduer som kan betraktes som nødutgang.
- I direktiv 86/415/EØF er det presisert sikkerhetskravene når det gjelder kraftuttakets utvendige betjeningsanordninger.
- I direktiv 86/415/EØF bør symbolene i ISO- standard 3767-1:1996 og 3767-2:1996 tillates som symboler for betjeningsanordningene, for å få EUs krav i samsvar med de internasjonale standarder for jord- og skogbrukstraktorer betjeningsanordninger.

- I direktiv 2000/25/EF bør de nye grenseverdiene spesifiseres (IIIA, IIIB og IV), som innføres ved direktiv 2005/13/EF.
- I direktiv 2003/37/EF bør enkelte punkter i opplysningsskjemaene tydeliggjøres, av klarhetshensyn.
- I direktiv 2003/37/EF, 86/298/EØF og 87/402/EØF må henvisningene til OECD-regulativene oppdateres, da OECD-Rådets beslutning C(2005) 1 ble endret ved OECD-Rådets beslutning i oktober 2008. Av rettssikkerhetshensyn er det nødvendig å innføre de relevante tekster fra OECD-dokumentene i direktivene.

Direktivet ble vedtatt 15. mars 2010 og skal anvendes i EU fra 1. mai 2011.

Direktivets endringer innebærer en forbedring i forhold sikkerhet og miljø. Direktivet innebærer videre at særdirrektivene og direktiv 2003/37/EF blir i samsvar med OECD sine bestemmelser for traktor.

Direktivet vil ikke ha økonomiske konsekvenser for Norge. Det vil heller ikke medføre administrative konsekvenser utover det som må gjøres for å endre dagens forskriftstekst. Herunder må kjøretøysforskriftens vedlegg I endres ifm. implementering av direktivet.

Norge stiller seg positiv til direktivet, som anses relevant og akseptabelt etter EØS-avtalen. Norge har ikke deltatt i arbeidsgrupper ved utarbeidelse av direktivet.

5. Implementering av Kommisjonsdirektiv 2010/52/EU

Direktiv 2010/52/EU endrer direktiv 76/763/EØF av 27. juli 1976 og Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/144/EF av 30. november 2009. Direktivene er to av særdirrektivene til direktiv 2003/37/EF om EF-typegodkjenning for jord- og skogsbrukstraktorer.

Sikkerhet er en av de viktigste grunnpillarer i direktiv 2003/37/EF. For å øke beskyttelsen av brukerne, er det viktig at kravene i nevnte direktiv med tilhørende særdirrektiv fullstendig gjøres. Hovedformålet med endringsdirektivet er derfor å oppdatere sikkerhetskravene slik at disse omfatter alle risikoelementene som er anført i direktiv 2006/42/EF vedlegg I, om maskiner. Endringen medfører at direktiv 2006/42/EF ikke lenger får anvendelse på traktorer, som er typegodkjent på bakgrunn av typegodkjennelseslovgivningen for jord- og skogsbrukstraktorer, da gjennomføringen av nærværende endringsdirektiv betyr at direktiv 2003/37/EF nå skal omfatte alle risikoelementer.

Den Europeiske Standardiseringsorganisasjonen (CEN) har utarbeidet harmoniserte standarder for beskyttelse av passasjerer/fører i forbindelse med velt og for beskyttelse mot farlige stoffer. Disse standardene er vedtatt og offentliggjort, og bør derfor innarbeides i dette direktiv.

I direktiv 76/763/EØF er det fastsatt krav til utforming og montering av passasjer seter på jord og skogsbrukstraktorer. For å øke sikkerheten skal dette direktivet endres ved at det nå skal inkorporeres ytterligere tekniske forskrifter for beskyttelse av passasjerer, jf. direktiv 2006/42/EF, hva angår veltning og sikkerhetsseleforankringer til passasjer seter. Dette innebærer at det etter direktivet vil stilles krav om at passasjer setene skal utformes etter standard EN 15694:2009.

I direktiv 2009/144/EF er det fastsatt tekniske forskrifter for visse deler og spesifikasjoner for jord- og skogbrukstraktorer. Direktivet skal endres for å øke beskyttelsen i forbindelse med fare for inntrengning av gjenstander og farlige væsker i førerhuset. Det skal også fastsettes minstekrav til betjeningsanvisninger, som sikrer at traktorbrukere har de nødvendige opplysninger for å vurdere om traktorene er egnet til ønsket formål. I henhold til direktiv 2010/52/EF, artikkel 3, skal traktorer i forbindelse med typegodkjenning oppfylle kravene i direktiv 2009/144/EF.

Direktivet ble vedtatt 11. august 2010 og kom til anvendelse i EU 2. mars 2011.

Norge stiller seg positivt til direktivet ettersom det innebærer forbedret sikkerhet for passasjerer/fører av traktor. Direktivet vil ikke ha økonomiske konsekvenser for Norge. Det vil heller ikke medføre administrative konsekvenser utover det som må gjøres for å endre kjøretøysforskriften, hvor listen over krav i vedlegg I også må oppdateres.

Direktivet er relevant og akseptabelt etter EØS-avtalen. Norge har ikke deltatt i arbeidsgrupper ved utarbeidelsen av dette direktiv.

6. Implementering av Kommisjonsdirektiv 2010/62/EU

Direktiv 2010/62/EU endrer direktiv 80/720/EØF, 86/297/EØF samt Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/37/EF, 2009/60/EF og 2009/144/EF om typegodkjenning av jord- og skogbrukstraktorer. Dette for å tilpasse rettsaktens krav til den tekniske utviklingen, og for å øke sikkerheten og bidra til en harmonisering av det indre marked ved å skape felles regler om kraftuttak foran på traktor. Herunder skal kravene til frisoner og dimensjoner av kraftuttakets beskyttelsesskjerm i direktiv 86/297/EØF endres, for å oppnå harmonisering på verdensplan slik at konkurransedyktigheten for fabrikantene i EU/EØS forbedres. Det er videre foretatt endringer i direktiv 86/297/EF ved at det for krav til kraftuttak henvises til ISO 200-I: 2004 og Technical Corrigendum I: 2001, ISO 500-2:2004 og ISO 8759-1:1998. Disse inneholder globalt anerkjente krav for kraftuttak for alle traktorer som er omfattet av direktiv 2007/37/EF.

Den tekniske utvikling muliggjør nå gjennomføring av en fullstendig typegodkjenning for traktorer av klasse T4.3 (traktorer med lav frihøyde), som definert i direktiv 2003/37/EF. Direktivet endrer derfor ovennevnte direktiv også for å ta bedre hensyn til de særlige egenskaper ved traktorer med lav frihøyde.

Direktiv 2003/37/EF skal videre endres for å ta høyde for anvendelsen av direktiv 86/297/EØF på traktorklasse T5, samt for å ta høyde for anvendelsen av direktiv 2009/60/EF og direktiv 80/720/EØF på traktorer av klasse T4.3.

Direktivet ble vedtatt 8. september 2010 og kom til anvendelse i EU fra 29. september 2011.

Norge stiller seg positivt til direktivet ettersom dette vil bedre sikkerheten for brukere av traktor. Direktivet vil ikke ha økonomiske konsekvenser for Norge. Det vil heller ikke medføre administrative konsekvenser utover det som må gjøres for å endre dagens forskrift. Direktivet er akseptabelt og relevant etter EØS-avtalen. Norge har ikke deltatt i arbeidsgrupper ved utarbeidelsen av dette direktivet.

7. Implementering av Kommissjonsdirektiv 2010/19/EU

Direktiv 2010/19/EU endrer rådsdirektiv 91/226/EØF og europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF for å bringe rettsaktene i overensstemmelse med hverandre, og for å tilpasse rettsaktene til den tekniske utvikling. Direktiv 2007/46/EF er per dato ikke tatt inn i EØS-avtalen. Rettsakten er imidlertid klarert EØS-relevant og akseptabel i EØS/EFTA-statene og vil innlemmes i EØS-avtalen snarlig.

Rådsdirektiv 91/226/EØF av 27. mars 1991 inneholder bestemmelser for avskjermingssystemer på visse type kjøretøyer og tilhengere, og er et særdirektiv til direktiv 2007/46/EF. Bestemmelsene i direktiv 2007/46/EF om systemer, komponenter og separate tekniske enheter for kjøretøyer får dermed også anvendelse på bestemmelsene i direktiv 91/226/EØF. Ettersom det er obligatorisk å bruke EF-godkjenningsprosedyre for kjøretøyer som omfattes av direktiv 2007/46/EF, har Kommisjonen funnet det nødvendig med harmoniserte krav til avskjermingssystemer for alle kjøretøy som er omfattet av direktiv 91/226/EØF. Videre er det også nødvendig å klargjøre at disse bestemmelsene ikke er obligatorisk for terrenggående kjøretøy. Endelig har Kommisjonen funnet det nødvendig å tilpasse direktiv 91/226/EØF og dermed bilag IV til direktiv 2007/46/EF til den tekniske utvikling. Direktiv 2010/19/EF endrer dermed direktiv 91/226/EØF og 2007/46/EF for å bringe rettsaktene i overensstemmelse med hverandre.

Dette innebærer at med virkning fra 9. april 2011 kan det ikke nektes å gi EF typegodkjenning eller nasjonal godkjenning for kjøretøy og komponenter som oppfyller kravene i direktiv 91/226/EØF, som endret ved dette direktiv. Motsetningsvis kan medlemsstatene med virkning fra 9. april 2011, nekte å gi godkjenning for avskjermingssystemer og komponenter som ikke oppfyller kravene i direktiv 91/226/EØF, som endret ved dette direktiv.

Direktiv 91/226/EØF sitt virkeområde, er i henhold til vedlegg I i endringsdirektivet, endret til følgende kjøretøykategorier:

Alle kjøretøy klasse N og O, unntatt terrenggående kjøretøy som definert i vedlegg II til direktiv 2007/46/EF, skal være slik konstruert og/eller montert med avskjermingssystemer, at de oppfyller bestemmelsene i vedlegg III. For kjøretøy som består av chassis og førerhus, er det tilstrekkelig å bruke disse bestemmelsene på hjul som befinner seg under førerhuset.

For kjøretøyer klasse N1 og N2 med største tillatt totalvekt på ikke over 7,5 t kan forskriftene i direktiv 78/549/EØF etter anmodning fra fabrikanten anvendes som alternativ til forskriftene i dette direktiv.

Forskriftene i vedlegg III vedrørende avskjermningssystemene som definert i punkt 4 i vedlegg I gjelder ikke for; kjøretøy klasse N, O 1 og O 2 med største tillatte totalvekt på ikke over 7,5 t, kjøretøyer som består av chassis og førerhus, kjøretøy uten karosseri samt kjøretøy hvor krav om avskjermingsanordninger er uforenlig med kjøretøyets bruksområde. Dersom det likevel monteres avskjermingsanordninger på disse kjøretøyene, skal monteringen og avskjermingen være i overensstemmelse med direktivets krav.

Direktivet ble vedtatt i EU 9. mars 2010 og kom til anvendelse i EU fra 9. april 2011.

Norge stiller seg positivt til direktivet ettersom det harmoniserer bestemmelsene i direktiv 2007/46/EF og rådsdirektiv 91/266/EØF, og bringer rettsaktene i overensstemmelse med hverandre. Direktivet innebærer ingen økonomiske konsekvenser for Norge. Det medfører heller ingen administrative konsekvenser utover det som må gjøres for å endre gjeldende regelverk. Herunder fordrer implementeringen at kjøretøyforskriften kapittel 32 (§ 33-1) endres. Norge vurderer rettsakten som akseptabel og relevant etter EØS-avtalen.

8. Administrative og økonomiske konsekvenser ved implementering av rettsaktene:


Det vises til beskrivelsene av dette under hver enkelt rettsakt over. Generelt vurderer Vegdirektoratet at implementeringen av rettsaktene ikke vil medføre administrative eller økonomiske konsekvenser utover det som må gjøres for å endre dagens forskriftstekst.

9. Høringsfrist:

Vi ber om at høringsinstansenes eventuelle kommentarer og forslag til endringer gis innen **9. desember 2011**.

Høringsbrevet samt vedlegg vil bli gjort tilgjengelig på www.vegvesen.no. Når det gjelder forslag til de konkrete forskriftsendringer, så vil disse bli gjort tilgjengelig ila uke 44. Eventuelle kommentarer kan sendes pr brev eller e-post til: firmapost@vegvesen.no

Seksjon for kjøretøyteknikk
Med hilsen



Karin Søhoel
avdelingsdirektør



Håkon Rosendahl

2 vedlegg

Kopi: Samferdselsdepartementet