

# Forslag om endring av TSI WAG-forskriften – gnistfangere, festeanordning for semitrailere på brønnvogner og overføring av krav fra RID

## Innhold

|          |                                                                                                      |          |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| <b>1</b> | <b>HOVEDINNHold</b>                                                                                  | <b>1</b> |
| <b>2</b> | <b>BAKGRUNN</b>                                                                                      | <b>2</b> |
| <b>3</b> | <b>OVERFØRINGEN AV BESTEMMELSER FRA RID TIL TSI WAG</b>                                              | <b>3</b> |
| <b>4</b> | <b>ENDRINGENE SOM GJELDER GNISTFANGERE</b>                                                           | <b>4</b> |
| <b>5</b> | <b>ENDRINGENE SOM GJELDER FESTEMEKANISME FOR SEMITRAILERE TIL BRØNNVOGNER</b>                        | <b>4</b> |
| 5.1      | INNLEDNING                                                                                           | 4        |
| 5.2      | BAKGRUNN                                                                                             | 4        |
| 5.3      | ENDRINGENE                                                                                           | 4        |
| 5.4      | OVERGANGSREGLER                                                                                      | 5        |
| <b>6</b> | <b>ØKONOMISKE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVENSER</b>                                                     | <b>5</b> |
| <b>7</b> | <b>FORSLAG TIL ENDRING AV TSI WAG-FORSKRIFTEN OG INFORMASJONSTEKST I TILKNYTNING TIL FORSKRIFTEN</b> | <b>6</b> |
| 7.1      | FORSLAG TIL ENDRINGSFORSKRIFT                                                                        | 6        |
| 7.2      | FORSLAG TIL INFORMASJONSTEKST I TILKNYTNING TIL FORSKRIFTEN I LOVDATA                                | 6        |

\*\*\*

## 1 Hovedinnhold

Statens jernbanetilsyn foreslår endringer i TSI WAG-forskriften som gjennomfører TSI WAG-forordningen som vi regner med blir tatt inn i EØS-avtalen.

Kommisjonen vedtok 14. oktober 2025 å endre kommisjonsforordning (EU) nr. 321/2013 av 13. mars 2013 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkveier som gjelder for delsystemet «Rullende materiell – godsvogner» i Den europeiske unions jernbanesystem, og om oppheving av vedtak 2006/861/EF (heretter TSI WAG).<sup>1</sup>

Endringene av TSI WAG er vurdert som EØS-relevante og akseptable i Norge. Forutsatt at den endrede TSI WAG tas inn i EØS-avtalen, skal den gjennomføres i norsk rett ved endring av forskrift av 17. februar 2014 nr. 188 om gjennomføring av TSI-rullende materiell – godsvogner på det nasjonale jernbanenettet (TSI WAG-forskriften).

Når endringsforordningen er tatt inn i EØS-avtalen skal den gjennomføres i norsk rett som den er. Dette er dermed ikke en høring av selve endringsforordningen eller TSI WAG. Eventuelle innspill i denne høringsrunden, som retter seg mot endringene i TSI WAG, vil ikke påvirke gjennomføringen i norsk rett. Kommisjonen reviderer TSI-ene jevnlig, og Statens jernbanetilsyn deltar i dette regelverksarbeidet for å påvirke. Dersom høringsinstansene har forslag til endringer av TSI WAG-forordningen som sådan, kan disse spilles inn nå eller senere, slik at Statens jernbanetilsyn kan vurdere om vi skal spille inn forslagene ved en senere anledning.

<sup>1</sup> Endringsforordningen, forordning (EU) 2025/2064, er tilgjengelig her: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:L\\_202502064](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:L_202502064).

Vi foreslår å ta inn en henvisning til endringsforordningen i TSI WAG-forskriften, slik at den gjelder som norsk forskrift, på samme måte som for andre forordninger som er tatt inn i EØS-avtalen. Samtidig foreslår vi noen redaksjonelle endringer i TSI WAG-forskriften, slik at forskriften blir i tråd med nye føringer om utforming av inkorporasjonsbestemmelser fra Lovavdelingen i Justisdepartementet.

Vi inviterer høringsinstansene også til å gi innspill til den informasjonsteksten vi tenker å innarbeide i tilknytning til forskriften i Lovdata, se forskriftsforslaget i punkt 7.2 nedenfor.

Statens jernbanetilsyn vurderer at gjennomføring av endringsforordningen ikke medfører behov for endringer i annet norsk regelverk.

Dette høringsnotatet gjelder forslag til endring av TSI WAG-forskriften, som regulerer tekniske krav til godsvogner i det nasjonale jernbanenettet.

Endringsforordningen som foreslås gjennomført i TSI WAG-forskriften gjør endringer i TSI WAG på tre hovedområder:

I. **Overføring av tekniske krav fra RID til TSI WAG**

Krav som tidligere lå i regelverket for transport av farlig gods (RID) blir nå innarbeidet i TSI WAG. Dette gjelder blant annet krav til rammestyrke, kollisjonsbeskyttelse, gnistfangere og merking med utstyrs-koder (WE). Målet er å samle kjøretøykrav i ett regelverk og sikre enhetlig vurdering ved godkjenning.

II. **Krav om gnistfangere**

Gnistfangere blir obligatoriske for visse vogntyper, særlig flate vogner uten gulv og vogner med bremseklosser som virker direkte på hjulbanen. Dette formaliserer eksisterende praksis og skal redusere risikoen for brann. Kravet gjelder fra 1. januar 2027 for nye prosjekter, men ikke for vogner som allerede er i drift.

III. **Krav til festemekanisme for semitrailere på brønnvogner<sup>2</sup>**

Etter flere alvorlige hendelser, blant annet på Storebæltsbroen, innføres krav til styrke, låsekraft, visuelle indikatorer og merking av festemekanismen. For nye prosjekter gjelder kravene umiddelbart. For eksisterende vogner gjelder kravene til låsekraft og merking innen 18 måneder etter ikrafttreddelsen.

## 2 Bakgrunn

EUs jernbanebyrå (ERA) foreslo i januar 2025 endringer i TSI WAG for å overføre tekniske krav fra RID<sup>3</sup> og innføre nye krav til festemekanismer for semitrailere<sup>4</sup>. Målet var å samle kjøretøykrav i ett regelverk og sikre enhetlig vurdering ved godkjenning.

Kommisjonens forslag var på høring i perioden 5. mai til 2. juni 2025.<sup>5</sup> Høringen ble omtalt i vårt nyhetsbrev til bransjen 23. mai 2025 og er omtalt på hjemmesiden vår<sup>6</sup>.

Endringene av TSI WAG er vurdert som EØS-relevante og skal gjennomføres i norsk rett ved endring av TSI WAG-forskriften.

---

<sup>2</sup> En brønnvogn er en lavtbygget godsvogn med en nedsenket del (brønn) i midten av vognens ramme. Denne brønnen gir plass til semitrailerens hjul, slik at traileren kan stå lavt og stabilt under transport. Vognen er utstyrt med en festemekanisme som låser semitrailerens kingpin (koblingspunkt) fast til vognen.

<sup>3</sup> Hjemmesiden til forslaget med vedlegg er her: <https://www.era.europa.eu/library/documents-regulations/era-recommendations/recommendation-era-1175-2am1-european-union>.

<sup>4</sup> Hjemmesiden til det forslaget er her: <https://www.era.europa.eu/library/documents-regulations/era-recommendations/recommendation-era-1175-4-european-union-agency>.

<sup>5</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14291-Rail-interoperability-harmonised-specifications-for-rail-freight-wagons\\_en](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14291-Rail-interoperability-harmonised-specifications-for-rail-freight-wagons_en).

<sup>6</sup>: <https://www.sjt.no/jernbane/nyheter-jernbane/horing-om-godsvogner/>

### 3 Overføringen av bestemmelser fra RID til TSI WAG

TSI WAG skal være i samsvar med RID og unngå overlapp i tekniske krav til kjøretøy, ifølge artikkel 5(4) i delegert beslutning (EU) 2017/1474. For å oppnå dette har Kommisjonen med denne endringsforordningen overført relevante krav fra RID til TSI WAG.

RID er det internasjonale regelverket for transport av farlig gods med jernbane, og gjelder i Norge både for internasjonal og nasjonal transport gjennom forskrift om landtransport av farlig gods. De tekniske kravene i RID gjelder allerede i praksis ved godkjenning av kjøretøy, og overføringen til TSI WAG innebærer i hovedsak en formalisering av eksisterende krav – som rammestyrke, koblinger, gnistfangere og merking.

Formålet med overføringen er å samle kjøretøykrav i ett regelverk, forenkle godkjenningsprosessen og sikre tydelig ansvarsdeling. Endringene i TSI WAG er koordinert med tilsvarende endringer i OTIF-regelverket, og skal gjelde fra 1. januar 2027.

Dette er de kravene som er overført fra RID til TSI WAG<sup>7</sup>:

1. Fra RID 7.1.2.1.1 til TSI Appendix I, punkt A: Vurdering av tankens styrke skal inkludere arbeidstrykk, temperatur og veggtykkelse iht. RID 6.8.2.1 og 6.8.3.1.
2. Fra RID 7.1.2.1.2 (WE6) til TSI 4.2.6.1.2.1 og Appendix I, punkt B: Gnistfangere skal monteres på visse vogner med bremseklosser. Kravene er spesifisert i teknisk dokument ERA/TD-2024/Spark Arresters.
3. Fra RID 7.1.2.1.3 til TSI Appendix I, punkt C: Vogner i eksplosjonsfarlige soner skal oppfylle ATEX-krav (Direktiv 1999/92/EF og 2014/34/EU). Beskyttelsesnivå skal dokumenteres.
4. Fra RID 7.1.2.1.4 (WE1 og WE2) til TSI Appendix I, punkt D: Kollisjonsbeskyttelse gjennom energiabsorberende elementer. Krav til deformasjon, energikapasitet og buffertyper.
5. Fra RID 7.1.2.1.5 (WE3) til TSI Appendix I, punkt E: Beskyttelse mot overkjøring. Krav til skjold, styrke, dimensjoner og plassering, avhengig av koblingstype.
6. Fra RID 7.1.2.1.6 (WE4 og WE5) til TSI Appendix I, punkt F: Overensstemmelse med TSI-punktene 4.2.3.5.3.2 til 4.2.3.5.3.4 anses som tilstrekkelig for å oppfylle kravene.
7. Fra RID 7.1.2.2 til TSI 7.1.2(g) og Appendix I: Vogner skal merkes med hvilke «Wagon Equipment»-koder (WE 1–6) de oppfyller. Merket skal være synlig på begge sider av vognen.

At kravene blir tatt inn i TSI WAG innebærer at et godkjent kontrollorgan (NoBo) må verifisere etterlevelsen, og kravene blir del av tillatelsesprosessen på samme måte som øvrige TSI-krav.

Her er en oversikt over når de nye kravene i TSI WAG gjelder, se vedlegg A, tabell A.2:

| TSI-punkt | Beskrivelse                                            | Designfase ikke startet | Designfase startet | Produksjonsfase | Enheter i drift ved ikrafttreddelsen |
|-----------|--------------------------------------------------------|-------------------------|--------------------|-----------------|--------------------------------------|
| 4.2.7     | Spesifikke krav for vogner innenfor kapittel 7.1 i RID | 1. januar 2027          | 1. januar 2027     | 1. januar 2033  | Kravene gjelder ikke                 |
| 7.1.2 (g) | Merking av vogner med utstyrskrav fra RID              | 1. januar 2027          | 1. januar 2027     | 1. januar 2033  | Kravene gjelder ikke                 |

Rad 1 – TSI 4.2.7: Gjelder nye tekniske krav for vogner som omfattes av kapittel 7.1 i RID (transport av farlig gods).

<sup>7</sup> Oversikten baserer seg på Recommendation ERA-rec- 1175-2am1, som er her:

<https://www.era.europa.eu/library/documents-regulations/era-recommendations/recommendation-era-1175-2am1-european-union>) og følgende vedlegg:

1. *Transfer of requirements from RID to TSI WAG, amending it to add requirements on spark arresters and WE marking* som er tilgjengelig her: [https://www.era.europa.eu/sites/default/files/2025-01/annex%201\\_wag%20tsi.pdf?t=1759120518](https://www.era.europa.eu/sites/default/files/2025-01/annex%201_wag%20tsi.pdf?t=1759120518)

2. *Transfer of requirements from RID to TSI WAG, amending it to add requirements on spark arresters and WE marking* som er tilgjengelig her: [https://www.era.europa.eu/sites/default/files/2025-01/annex2\\_report\\_tsi.pdf?t=1759120518](https://www.era.europa.eu/sites/default/files/2025-01/annex2_report_tsi.pdf?t=1759120518)

Rad 2 – TSI 7.1.2 (g): Gjelder krav om merking av vogner med utstyr som er relevant for transport av farlig gods, slik RID krever.

TSI-punkt: Henviser til den spesifikke delen av TSI WAG-regelverket som er endret.

Beskrivelse: Kort forklaring på hva endringen handler om.

Designfase ikke startet: Når kravene gjelder for prosjekter som ennå ikke er påbegynt.

Designfase startet: Når kravene gjelder for prosjekter som allerede er under utvikling.

Produksjonsfase: Når kravene gjelder for prosjekter som er i produksjon.

Enheter i drift: Om kravene gjelder for vogner som allerede er i bruk.

## 4 Endringene som gjelder gnistfangere

Endringene<sup>8</sup> innebærer krav i TSI WAG om montering av gnistfangere på enkelte vogner.

Bakgrunnen for endringsforslaget om gnistfangere er flere hendelser knyttet til at klossbremsen har forårsaket gnister som kan antenne vognen, godset eller området ved jernbanelinjen, for eksempel tørre skogsområder eller tunneller.

Gnistfangere er allerede i dag påkrevd for vogner som omfattes av RID, som har visse konstruksjonsegenskaper, for eksempel vogner med bremseklosser som virker direkte på hjulbanen, eller flate vogner uten gulv. Endringen innebærer bare en kodifisering av gjeldende praksis.

Ifølge Kommisjonen medfører denne endringen av TSI WAG ingen materiell endring, siden disse kravene allerede har vært en del av EUs godkjenningsprosess for kjøretøy. Endringen handler om å samle og tydeliggjøre kravene i TSI WAG, og retter seg mot vogner som er laget av materialer som kan antennes, flatvogner som mangler gulv og typer flatvogner med åpninger i gulvet for å gi plass til hjulene.

Gnistfangere blir obligatoriske for nye vogner fra og med 1. januar 2027, men det er ikke krav om ettermontering for eksisterende vogner, ifølge vedlegg A, tabell A.2.

## 5 Endringene som gjelder festemekanisme for semitrailere til brønnvogner

### 5.1 Innledning

Den vedtatte endringen gjelder krav til festemekanisme for semitrailere på brønnvogner. Formålet er å sikre at semitraileren holdes trygt på plass under transport, og at korrekt låsing er synlig for laste- og kontrollpersonell.

Festemekanismen består av en støtteflate og en låsemekanisme som griper rundt semitrailerens kingpin. Den skal tåle belastninger i alle retninger og være utstyrt med visuelle indikatorer. Vognen skal også merkes med relevant informasjon om festemekanismen, inkludert samsvar med krav til låsekraft.

Kravene er nærmere beskrevet i punkt 4.2.2.4 i TSI WAG, og samsvar skal vurderes etter prosedyrene i ERA Technical Document.

### 5.2 Bakgrunn

Bakgrunnen for den foreslåtte endringen er flere hendelser knyttet til at semitrailere ikke har vært tilstrekkelig festet til brønnvogner («pocket wagons») under transport. En alvorlig hendelse fant sted på Storebæltbroen i 2019, hvor en semitrailer løsnet og traff et lyntog. Åtte passasjerer ble drept, og 18 ble skadet. Danmark vedtok nasjonale regler mens de ventet på andre tiltak for å sikre trygg drift. Kommisjonen viser også til en hendelse i juni 2006 ved Ingedal stasjon i Østfold og en i Tyskland.

### 5.3 Endringene

Når det gjelder festemekanisme for semitrailere i såkalte brønnvogner, har Kommisjonen vedtatt å endre TSI WAG på følgende punkter:

- Styrke (punkt 4.2.2.4.1)
- Låsekraft (punkt 4.2.2.4.2)
- Visuelle indikasjoner på korrekt lasting og sikring (punkt 4.2.2.4.3)

---

<sup>8</sup> Forarbeidene til endringene er blant annet *Recommendation ERA-rec-1175-2am1*, nevnt i fotnoten ovenfor.

- Merking med informasjon om disse innretningene (punkt 4.2.2.4.4)

Festemekanismen er definert som en interoperabilitetskomponent (punkt 5.3.6), og samsvar skal vurderes enten som komponent eller som del av hele vognen (punkt 6.1.2.7). Det finnes foreløpig ingen harmoniserte standarder, så vurderingen skal følge et teknisk dokument fra ERA<sup>9</sup>.

For vogner som allerede er i drift og har festemekanisme, gjelder kravene til låsekraft og merking. Disse skal være oppfylt innen 18 måneder etter ikrafttredelsen. Vurderingen kan gjøres av vogneier, produsent eller vedlikeholdsansvarlig, og det kreves ikke involvering av notifisert organ (NoBo). Resultatet skal dokumenteres i vognens tekniske dokumentasjon.

## 5.4 Overgangsregler

I vedlegget til rettsakten (vedlegg A, tabell A.2) er det angitt hvilke krav som gjelder umiddelbart, og hvilke som har overgangsordninger.

Kravene til styrke (4.2.2.4.1), låsekraft (4.2.2.4.2), indikasjon (4.2.2.4.3) og merking (4.2.2.4.4) gjelder umiddelbart for nye prosjekter der designfasen ikke er startet.

For prosjekter som allerede er i design- eller produksjonsfase eller produksjonsfasen, gjelder kravene ett år etter ikrafttredelse.

For enheter i drift gjelder følgende:

- Kravet til låsekraft (4.2.2.4.2) og merking (4.2.2.4.4) skal oppfylles innen 18 måneder etter ikrafttredelse.
- Kravene til styrke (4.2.2.4.1) og indikasjon (4.2.2.4.3) gjelder ikke for eksisterende enheter i drift.

## 6 Økonomiske og administrative konsekvenser

Gjennomføring av den endrede TSI WAG i Norge krever at TSI WAG-forskriften endres. Vi har ikke avdekt behov for endringer i annet regelverk.

Gjennomføringen av den endrede TSI WAG i norsk rett antas ikke å få økonomiske konsekvenser for norske myndigheter utover at TSI WAG-forskriften må endres og at forordningen stiller opp noen flere krav som vi må hensynta ved søknadsprosessen. Eventuelle økte kostnader kan trolig dekkes innenfor eksisterende ramme.

Overføringene av krav fra RID til TSI WAG, inkludert krav om gnistfangere, medfører ingen krav om etterkontroll, ettermontering eller oppdatering av dokumentasjon for kjøretøy som allerede er godkjent av NoBo. Endringen for NoBo er at de må vurdere disse kravene for kjøretøy som er i designfasen når endringene trer i kraft 1. januar 2027.

For vognprodusenter medfører forslaget at disse kravene må inngå i samsvarsvurderingen ved utvikling av nye vogner.

For vogneiere (keepers) medfører endringene visse krav om ettermontering, etterkontroll eller oppdatering av eksisterende kjøretøy, når det gjelder festemekanisme for semitrailere.

For innehavere av brønnvogner, må brønnvogner i drift verifiseres og eventuelt oppgraderes. Kommisjonen antar at 85 % av brønnvogner som er i drift allerede oppfyller kravene. For disse vil testing av kombinasjonen av vogntype og festemekanisme trolig være den eneste kostnaden av betydning. Kommisjonen anslår at 5 % av vognene ikke oppfyller kravene, og dermed må få endret festeanordningen eller ikke lenger brukes til transport av semitrailere.

Kommisjonen mener at de danske særkravene til festemekanisme påfører operatører som kjører gjennom Danmark merkostnader. Disse kostnadene er knyttet til behovet for særskilte tekniske og administrative tilpasninger. Kravene har i tillegg bidratt til redusert trafikk over Storebælt og en forflytning fra jernbane til vei. Kommisjonen anslår at de samlede kostnadene for sektoren som

<sup>9</sup> ERAs Assessment of the conformity with the requirements in point 4.2.2.4 of the WAG TSI on securing of semi-trailers er tilgjengelig her: [https://www.era.europa.eu/sites/default/files/2025-09/era%20td%20\\_%20final%20version%201.0\\_september%202025\\_published.pdf?t=1758628345](https://www.era.europa.eu/sites/default/files/2025-09/era%20td%20_%20final%20version%201.0_september%202025_published.pdf?t=1758628345)

følge av de danske særkravene utgjør om lag 12,6 millioner euro per år. Dette inkluderer tapt fortjeneste, økte eksterne kostnader (som følge av økt veitransport) og tapte vekstmuligheter. Kommisjonen mener at disse kostnadene i stor grad vil kunne unngås dersom de danske kravene langt på vei overføres til TSI WAG, ettersom operatørene da kan forholde seg til én felles teknisk standard som gjelder i hele EU. Dermed bortfaller behovet for særskilte tilpasninger til det danske regelverket. Harmoniseringen vil ifølge Kommisjonen også bidra til økt interoperabilitet, bedre forutsigbarhet for aktørene og styrket konkurransekraft for jernbanen som transportform.

## 7 Forslag til endring av TSI WAG-forskriften og informasjonstekst i tilknytning til forskriften

### 7.1 Forslag til endringsforskrift

**Forskrift om endring i forskrift om gjennomføring av TSI-rullende materiell – godsvogner på det nasjonale jernbanenettet (TSI WAG-forskriften)**

**Hjemmel:** Fastsatt av Statens jernbanetilsyn [dato] med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) §§ 5 og 16 og forskrift 3. september 2021 nr. 2675 om sikkerhet og tekniske forhold ved jernbanen § 5.

**EØS-henvisninger:** EØS-avtalen vedlegg XIII kap. III nr. 37n (forordning (EU) nr. 321/2013 endret ved forordning (EU) nr. 1236/2013, forordning (EU) 2015/924, forordning (EU) 2019/776, forordning (EU) 2020/387, forordning (EU) 2023/1694 og forordning (EU) 2025/2064.

I

I forskrift 17. februar 2014 nr. 188 om gjennomføring av TSI-rullende materiell – godsvogner på det nasjonale jernbanenettet (TSI WAG-forskriften) gjøres følgende endringer:

§ 1 skal lyde:

§ 1.

Forordning ([EU](#) nr. [321/2013](#)) om tekniske spesifikasjoner for delsystemet «Rullende materiell – godsvogner» (TSI WAG), som inntatt i EØS-avtalen [vedlegg XIII, nr. 37n](#), gjelder som forskrift.

Forordningen gjelder med de tilpasninger som følger av [vedlegg XIII, nr. 37n](#), [protokoll 1 til avtalen](#) og avtalen for øvrig, og med endringene som følger av

- forordning ([EU](#) nr. [1236/2013](#))
- forordning ([EU](#) [2015/924](#))
- forordning ([EU](#) [2019/776](#))
- forordning ([EU](#) [2020/387](#))
- forordning ([EU](#) [2023/1694](#))
- forordning (EU) 2025/2064

II

Forskriften trer i kraft straks.

### 7.2 Forslag til informasjonstekst i tilknytning til forskriften i Lovdata

Vi foreslår følgende informasjonstekst og sørger for å oppdatere lenkene når vi sender forskriften til Norsk Lovtidend for publisering:

**«Informasjon om gjennomføring i norsk rett av forordning (EU) nr. 321/2013 (TSI WAG)**

Denne teksten er bare for informasjonsformål og er ikke del av forskriften.

En uoffisiell, dansk, konsolidert versjon av forordning (EU) 321/2013 med de endringsforordninger som gjennomført i denne forskriften kan leses her: [[lenke til pdf.](#)]

På [EUR-Lex' nettsider](#) finner du original forordning og andre konsoliderte versjoner av forordningen på forskjellige EU-språk.

Forordningene må leses med EØS-tilpasninger som fremgår av EØS-avtalens [vedlegg XIII, nr. 37n](#). Tilpasningene lyder som følger:

Forordningens bestemmelser skal for denne avtales formål gjelde med følgende tilpasning:

I nr. 7.4 i vedlegget til forordningen tilføyes ordene 'og Norge' etter ordet 'Sverige' og ordene 'og norsk' etter ordet 'svensk'.»