

Høringsnotat ny forskrift om godkjenning av to- og trehjulede motorvogner, og implementering av forordning (EU) nr. 168/2013

Høringen omfatter:

- *Forslag til ny forskrift om godkjenning av to- og trehjulede motorvogner, samt quadrisykler.*
- *Implementering av forordning (EU) nr. 168/2013, med tilhørende delegerede forordninger (EU):*
 - *3/2014*
 - *44/2014*
 - *134/2014*
 - *901/2014*

**Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
12. juni 2015**

1. Innledning

EU vedtok den 15. januar 2013 ny rammeforordning – forordning (EU) nr. 168/2013 – for typegodkjenning av to- og trehjulede motorvogner, samt quadrisyklar. Forordningen vil fra 1. januar 2016 avløse gjeldende rammedirektiv 2002/24/EF, som senest endret ved direktiv 2013/60/EU. De to sistnevnte rettsaktene er implementert i norsk regelverk gjennom kjøretøysforskriften § 4-1.

I løpet av 2014 ble det vedtatt tre nye forordninger som supplerer forordning (EU) nr. 168/2014 med tekniske krav. Dette er forordning (EU) nr. 3/2014, 44/2014 og 134/2014. I tillegg er det vedtatt en forordning – (EU) nr. 901/2014 – som gir administrative bestemmelser i forbindelse med typegodkjenning og markedsovervåking.

Forordningene gjelder kun typegodkjenning av kjøretøy i gruppe L. Det er følgelig opp til det enkelte land å avgjøre hvilke regler som skal gjelde ved enkeltgodkjenning. Selv om forordningene ennå ikke har erstattet gjeldende bestemmelser, har det likevel vært mulig å typegodkjenne kjøretøy etter disse. Det ble derfor i 2014 inntatt en overgangsbestemmelse i kjøretøysforskriften § 6-3b der man slår fast at kjøretøy med typegodkjenning i samsvar med forordningene, skal anses godkjent i Norge.

For å implementere de nevnte forordningene på en hensiktsmessig måte, foreslår Vegdirektoratet at det opprettes en helt ny forskrift som fra og med 1. januar 2016 regulerer all form for godkjenning av kjøretøy i gruppe L.

I dette høringsnotatet vil vi i punkt 2 forklare kort om bakgrunnen for den nye forskriften og oppbyggingen av den. I punktene 3 – 7 vil vi redegjøre for de enkelte forordningene. Vi vil legge vekt på å få frem hvilke endringer de nye forordningene fører med seg, men av hensyn til høringsens omfang vi konsentrere oss om de større endringene. I høringsnotatet punkt 8 omtales nasjonal småserietypegodkjenning. Punkt 9 omhandler enkeltgodkjenning. I punkt 10 behandles de økonomiske og administrative konsekvensene. Til slutt, i punkt 11, gjennomgår den enkelte paragraf i forslaget til ny forskrift.

Vi gjør oppmerksom på at når vi i dette høringsnotatet viser til *kravene* i enten forordningen eller kjøretøysforskriften, menes både tekniske krav og krav til dokumentasjon.

Forordningen innfører et mer omfattende krav til markedstilsyn og til aktørene i markedet. Det legges opp til at tilsynsmyndigheten skal ha visse rettigheter til å gjennomføre kontroller, og eventuelt iverksette tiltak overfor aktørene. Som følge av at det gjenstår å utrede enkelte forhold omkring hjemmelsgrunnlaget i norsk lovgivning for å drive markedstilsyn og kunne iverksette sanksjoner, vil dette høringsnotatet ikke omhandle dette temaet. Vi vil derfor være nødt til å komme tilbake senere med ekstra høring der disse forholdene behandles.

2. Generelt om forslaget til ny forskrift

2.1. Bakgrunnen for ny forskrift

Regler for godkjenning av alle grupper kjøretøy var frem til 15. september 2012 å finne i forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøysforskriften). Denne datoen trådte forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil i kraft, og markerte i så måte starten på en gradvis utfasing av kjøretøysforskriften.

Når man nå skal implementere en ny rammeforordning med tilhørende delegerte rettsakter for kjøretøy i gruppe L, er det naturlig å følge samme fremgangsmåte som for bil, dvs. at man etablerer en helt ny forskrift. Det nevnes også at det parallelt med arbeidet med ny forskrift for kjøretøy i gruppe L, er utarbeidet forslag til ny forskrift for traktor som også følger denne fremgangsmåten. For kjøretøy i gruppe L og for traktor vil det dog være anledning til, i alle fall frem til 1. januar 2018, å benytte kravene som fremkommer i kjøretøyforskriften ved enkeltgodkjenning og småserietypegodkjenning.

2.2. Om forslaget til ny forskrift

Forskriften vil regulere all form for godkjenning av kjøretøy i gruppe L i Norge fra og med 1. januar 2016. Dette innebærer at det gis regler for både EU-typegodkjenning, småserietypegodkjenning, enkeltgodkjenning, godkjenning av importerte kjøretøy, reparasjon/ombygging/oppbygging med mer.

Virkeområdet for forskriften er "kjøretøy i gruppe L". Med dette forstås de kjøretøytypene som følger av forordning (EU) nr. 168/2013 artikkel 4. Dette omfatter en rekke forskjellige kjøretøytyper med to, tre eller fire hjul, som to- og tre-hjulede mopeder, to- og tre-hjulede motorsykler og motorsykler med sidevogn. Eksempler på firehjuls kjøretøy som omfattes, er quadrisykler og minibiler.

Unntatt fra forskriften er bl.a. tråsykkel med elektrisk hjelpemotor (reguleres i forskrift om krav til sykkel), selvbalsenerende kjøretøy (defineres som motorredskap og reguleres i kjøretøyforskriften), rullestol (reguleres i trafikreglene), konkurransekjøretøy, rene offroadkjøretøy, samt spesielle kjøretøy som er ment brukt av forsvaret, politi m.m. Unntatt er også kjøretøy som henhører under virkeområdene for hhv. bil (jf. direktiv 2007/46/EF), traktor (jf. forordning 167/2013) og maskiner (jf. direktiv 2006/42/EF). Forordning (EU) nr. 168/2013 artiklene 3-5 gir utfyllende definisjoner og klassifisering av kjøretøy som omfattes av forordningen.

I forslaget til ny forskrift slås det fast at ved EU-typegodkjenning skal kravene i forordning (EU) nr. 168/2013 oppfylles. Som følge av at forordningen ikke regulerer enkeltgodkjenning, foreslår Vegdirektoratet at man ved slik godkjenning kan velge mellom å oppfylle kravene i kjøretøyforskriften eller kravene i den nye forordningen.

Vegdirektoratet har i utarbeidelsen av forslag til ny forskrift tatt utgangspunkt i utformingen av forskrift for godkjenning av bil og tilhenger til bil som trådte i kraft 15. september 2012.

3. Forordning (EU) nr. 168/2013

3.1. Vedtakelse og ikrafttredelse

Forordning (EU) nr. 168/2013 ble vedtatt 5. februar 2013 og trådte i kraft i EU 22. mars 2013. Forordningen får bindende virkning for typegodkjenning av nye kjøretøy fra 1. januar 2016.

3.2. Bakgrunn og formål

EU-kommisjonen nedsatte i 2005 en ekspertgruppe – "CARS21" – for å gjennomgå lovgivning og politikk i bilsektoren med tanke på forbedringer/endringer. En årsak var at typegodkjenningsregelverket medførte store utgifter for bilindustrien, som igjen hadde negativ innvirkning på den europeiske bilindustriens konkurransevne i form av unødvendig

dyre kjøretøy. Den endelige rapporten fra CARS 21 konkluderte med at hovedparten av de gjeldende materielle bestemmelsene for L-kjøretøy bør opprettholdes for å beskytte borgerne og miljøet, men at regelverket burde forenkles, og bevege seg i retning av internasjonalt harmoniserte krav.

EU-kommisjonen har videre identifisert flere vesentlige problemer med hensyn til gjeldende bestemmelser for typegodkjenning av kjøretøy i gruppe L, som den nye rammeforordningen skal avhjelpe, herunder:

- Regelverket for typegodkjenning av motorsykler er for komplekst.
- Utslippsnivået for L-kjøretøy er relativt høyt og L-kjøretøyene utgjør relativt sett en stigende andel av det samlede utslipp fra veitransporten.
- Funksjonelle sikkerhetsaspekter ved kjøretøyene bør ivaretas på en bedre måte.
- Det mangler regelverk for L-kjøretøy utstyrt med ny teknologi.
- Visse kjøretøy, systemer, komponenter eller separate tekniske enheter, selges og registreres på EU-markedet, uten å være i overensstemmelse med de nåværende typegodkjenningskravene med hensyn til kjøretøyenes funksjonelle sikkerhet og/eller miljøbeskyttelse.

Forordningen inntar ellers en rekke bestemmelser fra Europaparlaments- og Rådsbeslutning nr. 768/2008/EF om felles rammer for markedsføring av produkter for å fremme gjennomføringen av den nye forordningen. Ansvaret som påhviler de økonomiske aktørene i forsyningskjeden (dvs. aktørene fra fabrikant til siste salgslødd) og de respektive markedsovervåkningsmyndighetene, spesifiseres særlig. Dette gjelder spesielt ansvaret for overvåking av ettermarkedet, det vil i hovedsak si reservedeler mv som påmonteres/brukes på motorsykkelen og kontroll av produkter som innføres på EU-markedet. Formålet er å ivareta sikkerheten også etter at motorsykkelen er typegodkjent.

3.3. Virkeområde

Forordningen regulerer typegodkjenning av kjøretøy i gruppe L, samt systemer, komponenter og separate tekniske enheter til disse.

Forordningen artikkel 4 og vedlegg I introduserer nye begreper og klassifiseringer som er mer finmasket enn dagens inndeling. Dette for å sikre at det stilles like krav ved typegodkjenning i medlemsstatene.

Vi viser til forordningen artikkel 4 og vedlegg I til forordningen for en detaljert fremstilling av kjøretøygruppene.

3.4. Nasjonal småserietypegodkjenning

Forordningen artikkel 42, jf. vedlegg III til forordningen, slår fast at en fabrikant har anledning til å søke om nasjonal typegodkjenning av små serier i gruppe L. Det er i vedlegg III satt en begrensning på hvor mange kjøretøy av hver type som kan godkjennes innenfor den enkelte gruppe.

Artikkel 42 åpner for at godkjenningmyndigheten i et medlemsland dersom den har rimelig grunn til det, kan gi fritak for én eller flere av bestemmelsene i forordningen og rettsaktene oppført i vedlegg II til forordningen. Forutsetningen er at det fastsettes administrative bestemmelser og tekniske krav som har som mål å sikre at nivået av funksjonell sikkerhet, miljømessig beskyttelse og fører-/passasjersikkerhet, i den grad det er praktisk mulig,

tilfredsstillende nivået fastsatt i en eller flere delegerede rettsakter som er opplistet i vedlegg II til forordningen.

Nasjonal småserietypegodkjenning er bare gyldig i det landet der godkjenningen er utstedt, men forordningen har også bestemmelser for søknad om overføring til andre land. Det er ikke satt noen frist for hvor lenge et medlemsland kan ha alternative regler for småserietypegodkjenning.

3.5. Enkeltgodkjenning

Forordningen gjelder som nevnt ikke enkeltgodkjenning av kjøretøy i gruppe L. I forbindelse med arbeidet med forordningen har det imidlertid blitt uttalt både fra EU-kommisjonen og andre politiske organer i EU at muligheten for enkeltpersoner til å bygge, modifisere og vedlikeholde sitt eget kjøretøy ikke skal hindres, og muligheten for nasjonal enkeltgodkjenning fremgår av forordningens artikkel 1 nr. 1 annet ledd.

Vegdirektoratet viser her til at vi oppstiller alternative krav (kjøretøyforskriften) for enkeltgodkjenning, se nærmere høringsnotatets pkt. 9. For øvrig vises det til forskrift om amatørbygde kjøretøy som trådte i kraft 1. januar 2014, som retter seg mot enkeltpersoner som bygger kjøretøy i en ikke-kommersiell sammenheng.

3.6. Overgangsordninger

Overgangsbestemmelsene fremkommer i forordning (EU) nr. 168/2013 artikkel 77. I artikkel 77 nr. 1 slås det fast at forordning (EU) nr. 168/2013 ikke medfører ugyldighet for kjøretøy som er EU-typegodkjent før 1. januar 2016. Videre vises det i nr. 2 til at kjøretøy, systemer, komponenter og separate tekniske enheter som er EU-typegodkjent i henhold til de rettsakter som er nevnt i artikkel 81 nr. 1, vil bevare sin gyldighet inntil de datoer som er fastsatt i forordningens vedlegg IV.

I henhold til nr. 3 skal nye kjøretøy i gruppe L1e, L2e og L6e, samt nye systemer, komponenter og separate tekniske enheter beregnet for kjøretøy i disse gruppene, fortsatt bli typegodkjent etter direktiv 2002/24/EF til og med 31. desember 2016.

3.7. Restkjøretøy

Etter artikkel 44 kan en fabrikant søke til et lands myndigheter – i Norge vil dette være Vegdirektoratet – om å få sette på markedet, registrere eller ta i bruk et kjøretøy som tidligere har hatt en gyldig EU-typegodkjenning, men der typegodkjenningen har blitt ugyldig. Fristen for registrering er 24 måneder for ferdigoppbygde kjøretøy og 30 måneder for trinnvis ferdigoppbygde kjøretøy, regnet fra den dato hvor EU-typegodkjenningen ble ugyldig. Det bemerkes at det er en antallsbegrensning på hvor mange kjøretøy av hver type som kan aksepteres som restkjøretøy.

Det vises til artikkel 44 for nærmere detaljer.

3.8. Delegerede rettsakter og gjennomføringsrettsakt

Europaparlamentet og Rådet har i artikkel 75 delegert myndighet til EU-kommisjonen til å vedta rettsakter som inneholder detaljerte krav innenfor de forskjellige kravområdene. EU-kommisjonen har på dette grunnlag vedtatt tre forordninger:

- Forordning (EU) nr. 3/2014 som inneholder tekniske krav til funksjonell sikkerhet

- Forordning (EU) nr. 44/2014 som inneholder om krav til kjøretøykonstruksjon og generelle krav for typegodkjenning
- Forordning (EU) nr. 134/2014 som inneholder miljøkrav og tekniske krav til fremdriftsytevne

I tillegg har EU-kommisjonen vedtatt en gjennomføringsforordning:

- Forordning (EU) nr. 901/2014 – som inneholder administrative bestemmelser i forbindelse med typegodkjenning og markedsovervåking

Felles for de tre førstnevnte rettsaktene er at de viser til FNs ECE-regulativ der det finnes relevante regulativ innenfor området. Der slike regulativ ikke finnes, vil forordningene inneholde kravene i sin helhet. Som en del av dette arbeidet vil EU også arbeide for å tilpasse eksisterende regulativ og i flere tilfeller arbeide for å utvikle virkeområdet for regulativ som i dag kun dekker bil.

4. Forordning (EU) nr. 3/2014

4.1. Om forordningen

Forordning (EU) nr. 3/2014 omhandler detaljerte tekniske krav til funksjonell sikkerhet ved typegodkjenning av kjøretøy i gruppe L, og er en særrettsakt til forordning (EU) nr. 168/2013. Forordningen ble vedtatt 24. oktober 2013 og trådte i kraft i EU den 31. januar 2014. Den får bindende virkning fra 1. januar 2016.

Forordningen fastslår i samsvar med anbefaling fra CARS 21-ekspertgruppen, at en rekke FN/ECE-regulativer skal være obligatoriske i stedet for tilsvarende EU-rettsakter (direktiv). Forordningen gir detaljerte bestemmelser innen følgende områder:

- Lydsignal
- Bremses, herunder eventuelle blokkeringsfrie bremses og kombinerte bremsesystemer
- Elektrisk sikkerhet
- Fabrikantens erklæring om holdbarhetsprøving av funksjonelle sikkerhetskritiske systemer, deler og utstyr
- Beskyttelsesstrukturer foran og bak
- Vinduer, vindusvisker og –vasker, samt defrostersystemer
- Førerbetjente betjeningsanordninger, herunder identifisering av betjeningsanordninger, kontrollanordninger og indikatorer
- Montering av lysanordninger og lyssignalanordninger, herunder automatisk tenning/slukking av lys
- Sikt bakover
- Førervern (veltebøyle)
- Sikkerhetsbelte og festepunkter for sikkerhetsbelte
- Sitteplasser (sal og sete)
- Styrbarhet, kurveegenskaper og svingegenskaper
- Montering av dekk
- Skilt for kjøretøyets maksimale hastighet og dets plassering på kjøretøyet
- Beskyttelse av kjøretøyets brukere, herunder innvendig utstyr og dører
- Største kontinuerlige nominelle effekt og/eller nettoeffekt og/eller konstruktiv bestemt hastighetsbegrensning

- Kjøretøykonstruksjonenes integritet

4.2. Hva er nytt?

Som beskrevet tidligere oppheves de tekniske direktivene, og erstattes av ECE-regulativ eller egne bestemmelser i forordningen. Bestemmelsene om elektrisk sikkerhet, erklæring om holdbarhetsprøving, beskyttelsesstrukturer, førervern, styrbarhet, kurveegenskaper og svingegenskaper, skilt for maksimal hastighet og kjøretøykonstruksjonens integritet er nye. Videre har bestemmelsene om sikkerhetsbelte mm, sitteplasser, beskyttelse av kjøretøyets brukere mm, samt største effekt og/eller konstruktiv hastighet blitt omarbeidet for å tilpasses endrede krav og til den tekniske utviklingen. De øvrige bestemmelsene har uendret innhold.

For ytterligere detaljer, se vedlegg 1.

5. Forordning (EU) nr. 44/2014

5.1. Om forordningen

Forordning (EU) nr. 44/2014 omhandler kjøretøykonstruksjon og diverse generelle krav for EU-typegodkjenning av kjøretøy i gruppe L, og er en særrettsakt til forordning (EU) nr. 168/2013. Forordningen ble vedtatt 21. november 2013 og trådte i kraft i EU 17. februar 2014. Den får bindende virkning fra 1. januar 2016.

Forordningen fastslår i samsvar med anbefaling fra CARS 21-ekspertgruppen, at en rekke FN/ECE-regulativer skal være obligatoriske i stedet for tilsvarende EU-rettsakter (direktiv). Forordningen gir detaljerte bestemmelser innen følgende områder:

- Tiltak mot ulovlige inngrep på drivaggregatet
- Ordninger for typegodkjenningsprosedyrene
- Produksjonssamsvar
- Tilhengerfester og innfestingspunkter
- Tyverisikringsanordninger
- Elektromagnetisk kompatibilitet (EMC)
- Utstikkende deler
- Lagring av drivstoff
- Lastbærer
- Masser og dimensjoner
- Funksjonelle aspekter ved egendiagnosesystemer (OBD)
- Handtak og fotstøtter til passasjerer
- Plass til montering av kjennemerke
- Tilgang til reparasjons- og vedlikeholdsinformasjon
- Parkeringsstøtte

5.2. Hva er nytt?

Som beskrevet tidligere oppheves de tekniske direktivene, og erstattes av ECE-regulativ eller egne bestemmelser i forordningen. Bestemmelsene om typegodkjenningsprosedyrene, EMC, lastbærer, OBD og tilgang til reparasjons- og vedlikeholdsinformasjon er nye. Videre har bestemmelsene om tiltak mot ulovlige inngrep, produksjonssamsvar, utstikkende deler, lagring av drivstoff, masser og dimensjoner, fotstøtter og plass for kjennemerke blitt

omarbeidet for å tilpasses endrede krav og til den tekniske utviklingen. De øvrige bestemmelsene har uendret innhold.

For ytterligere detaljer, se vedlegg 2.

6. Forordning (EU) nr. 134/2014

6.1. Om forordningen

Forordning (EU) nr. 134/2014 omhandler miljøkrav og tekniske krav til fremdriftsyteevne til kjøretøy i kategori L, og er en særrettsakt til forordning (EU) nr. 168/2013. Forordningen ble vedtatt 16. desember 2013 og trådte i kraft i EU 22. februar 2014. Den får bindende virkning fra 1. januar 2016.

EU har konstatert at det er behov for betydelig reduksjon i avgassutslipp fra kjøretøy i kategori L. Kravene til utslipp fra motorsykler har utviklet seg langsommere enn tilsvarende krav for biler. Det er satt grenseverdier for Euro 4 og Euro 5 i den hensikt å redusere partikkelutslipp, nitrogenoksider og hydrokarboner fra L-kjøretøy. Grenseverdiene er gjengitt i forordning (EU) nr. 168/2013 vedlegg VI. For å vise at miljøkravene er oppfylt, skal kjøretøyene gjennomgå ulike prøver. Disse er gjengitt i forordningens vedlegg V, som blir endret ved forordning nr. 134/2014. De ulike prøvene er:

- Type I-prøve: Utslipp fra avgassrør etter kaldstart
- Type II-prøve: Avgasstest ved (forhøyet) tomgang og ved fri akselerasjon
- Type III-prøve: Utslipp av veivhusgasser
- Type IV-prøve: Fordampningsutslipp
- Type V-prøve: Holdbarhet av forurensningsreducerende innretninger
- Type VII-prøve: CO₂-utslipp, drivstofforbruk, elektrisk energiforbruk og elektrisk rekkevidde
- Type VIII-prøve: Test av den miljørelaterte delen av egendiagnosesystemer (OBD)
- Type IX-prøve: Støynivå

I tillegg skal det gjøres tester og målinger på motor og fremdriftsyteevne, slik som konstruktiv maksimal hastighet, maksimalt dreiemoment og maksimal nettoeffekt eller største kontinuerlig nominell effekt.

6.2. Hva er nytt?

Som beskrevet tidligere oppheves de tekniske direktivene, og erstattes av ECE-regulativ eller egne bestemmelser i forordningen. Tidstabell for ikrafttreden er gitt i forordning (EU) nr. 168/2013, vedlegg IV. Første dato for ikrafttreden er 1. januar 2016 for nye typer kjøretøy, samme dato som rammeforordningen får bindende virkning. Grenseverdiene for utslipp er gitt i forordning (EU) nr. 168/2013, vedlegg V. Direktiv 2013/60/EU innførte blant annet strengere krav til utslipp ved kaldstart for mopedklassene, som en tilnærming til kravene i denne forordning.

Forordningen innfører bruk av WMTC, verdensharmonisert prøvesyklus for motorsykler, som definert i FN/ECE global standard nr. 2. Innføringen skjer gradvis, og for testing etter Euro 4-krav vil også ECE R40 og R47 benyttes. Når Euro 5 innføres, vil det kun testes etter WMTC.

Det er fastsatt prøvemetoder for kjøretøy med gassformige drivstoff, alene eller i kombinasjon med flytende, samt for hybrid løsninger og når energien regenereres.

Utslipp ved forhøyet tomgang og fri akselerasjon testes av etter de samme grenseverdier som er angitt i direktiv 2009/40/EF (kontrolldirektivet). For å sikre at det ikke slippes ut veivhusgasser, må fabrikanten garantere at veivhuset er tett. I gitte tilfeller kan det være nødvendig å gjennomføre tester for å sjekke dette. Forordningen beskriver også testing av at drivstoffsyste­met er tett slik at det ikke skjer en fordamping av hydrokarboner. Kravene er ulike for metalliske og ikke-metalliske tanker, og avhengig av om drivstoffet fordamp­er lett eller ikke. Videre skal det gjøres prøver for å kontrollere holdbarheten til de forurensningsbegrensende anordningene, som gjøres etter en egen prøvesyklus som er angitt i forordningen eller etter USAs EPA Approved Milage Accumulation-prøvesyklus.

Forordningen gir regler for måling av CO₂-utslipp, drivstofforbruk, elektrisk energiforbruk og elektrisk rekkevidde. Det er egne prøvemetoder for henholdsvis kjøretøy med forbrenningsmotor, med elektrisk motor og for hybrid elektrisk-/forbrenningsmotorsystemer. Det skilles på ladbare og ikke-ladbare hybrider. Det innføres også et krav om OBD, egendiagnosesystem, på kjøretøy gruppe L. Systemet skal registrere miljømessige feil knyttet til framdriftsmotoren, kravet innføres i to etapper.

Denne forordningen fastsetter prøveprosedyrer for måling av støy fra kjøretøy gruppe L. Disse bestemmelsene er kun gyldige inntil EU har tiltrådt de relevante ECE-regulativ om støymåling. Videre planlegges det strengere krav til støy i forbindelse med innføring av Euro 5-krav til utslipp. Grenseverdiene for støy er gitt i forordning (EU) nr. 168/2013, vedlegg V.

Forordningen fastsetter prøveprosedyrer og tekniske krav til framdriftsyttelse. Det tas spesielt hensyn til nye teknologier, blant annet hybridløsninger (elektrisk og forbrenningsmotor) og kombinasjon av pedalkraft og motor. Eksempelvis må en moped (L1e) ikke kunne kjøres raskere enn 45 km/t når pedalkraft og motor kombineres.

Til slutt er det fastsatt bestemmelser om framdriftsfamilie i forhold til miljøytelser. Disse bestemmelsene vil lette byrden for fabrikantene, ved at resultatene fra et stamkjøretøy som gjennomgår de fastsatte miljøprøvningsstypene I – VIII, kan benyttes for flere typegodkjenninger.

7. Forordning (EU) nr. 901/2014

7.1. Om forordningen

Forordning (EU) nr. 901/2014 omhandler administrative bestemmelser i forbindelse med typegodkjenning og markedsovervåking av kjøretøy i gruppe L, og er en gjennomføringsrettsakt til forordning (EU) nr. 168/2013. Forordningen ble vedtatt 18. juli 2014, og trådte i kraft i EU 22. august 2014. Den får bindende virkning fra 1. januar 2016.

Forordningen fastsetter gjennomføringstiltak for å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av de administrative bestemmelsene for typegodkjenning av nye kjøretøy i gruppe L, samt av systemer komponenter og separate tekniske enheter konstruert og framstilt for slike kjøretøy. Dessuten fastsettes administrative bestemmelser for markedsføring og ibruktaking av deler eller utstyr som kan utgjøre en alvorlig risiko for at vesentlige systemer ikke fungerer korrekt.

Denne forordning er utarbeidet i samsvar med bestemmelsene i forordning (EU) nr. 168/2013 artikkel 72.

Forordningen omhandler følgende:

- Modeller for opplysnings skjemaet og informasjonsmappen
- Modeller for fabrikantens uttalelse om holdbarhetstesting og kjøretøykonstruksjonens integritet
- Modeller for fabrikantens attest om adgang til informasjon fra OBD-systemet og til reparasjons- og vedlikeholdsupplysninger, som beviser overensstemmelse overfor den godkjenningmyndigheten
- Modeller for samsvarssertifikat (COC)
- Modeller for fabrikasjonsplate og EU-typegodkjenningsmerket
- Modeller for EU-typegodkjenningssattester
- Nummereringssystemet for EU-typegodkjenningssattester
- Prøverapportenes format og modell for bilaget med prøveresultater
- Modell og nummereringssystem for den attest, som gir tillatelse til markedsføring og ibruktaking av deler eller utstyr, som kan utgjøre en alvorlig risiko for at vesentlige systemer ikke fungerer korrekt
- Liste over deler eller utstyr, som kan utgjøre en alvorlig risiko for at vesentlige systemer ikke fungerer korrekt

7.2. Hva er nytt?

Hele forordningen representerer en ny tankegang fra EU-kommisjonen ved at den samler de administrative bestemmelsene og dokumentmalene på et sted. Forordningen samler alle malene (modellene) for skjemaene som skal brukes i forbindelse med typegodkjenning og registrering av to-, tre- og firehjuls kjøretøy. Det gis også bestemmelser for bruken av disse. Tidligere har det vært vanlig at alle tekniske rettsakter har inneholdt maler av administrative dokumenter. Malene har i tillegg vært en del av typegodkjenningsdirektivet. Dermed har hvert dokument vært regulert av minst to separate rettsakter. Denne samlingen av administrative bestemmelser og dokumentmaler i en forordning anses å være en forenkling i forhold til tidligere ordning. Malenes innhold er endret for å tilpasses utviklingen som har foregått for kjøretøy i gruppe L, både med hensyn til den tekniske utviklingen og til utviklingen av de tekniske bestemmelsene. Eksempelvis kan det nevnes ny teknologi i framdriftsmotorer (elektrisk, hybrid) og endring i drivstoff, og videre den planlagte endringen av bestemmelser knyttet til utslipp og miljø.

8. Nasjonal småserietypegodkjenning

Se også høringsnotatet pkt. 3.4.

Vegdirektoratet foreslår at det inntas en bestemmelse i forskriften som slår fast at det er mulig å fremstille kjøretøy produsert i små serier for typegodkjenning i Norge. Vi har ikke fastsatt hvilke krav som vil gjelde ved slik godkjenning, men disse vil bli fastsatt dersom det blir behov for slik godkjenning. Antallsbegrensningen fra vedlegg III i forordningen gjelder. Det er i forordning (EU) nr. 168/2013 artikkel 3, nr. 73 sagt hva som menes med *type* kjøretøy. Vi viser til definisjonen i sin helhet for detaljer.

Vegdirektoratet bemerker at det også etter gjeldende bestemmelse i kjøretøyforskriften § 4-11 nr. 3 bokstav b er adgang til å fremstille kjøretøy for typegodkjenning av små serier, men at det ennå ikke har vært noen produsent som har søkt om slik godkjenning.

9. Enkeltgodkjenning

9.1. Enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy

9.1.1. Hovedregel ved enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy

Vegdirektoratet foreslår at man ved enkeltgodkjenning skal følge de kravene som følger av kjøretøyforskriften pr. 1. januar 2016, men kravene som følger av forordning (EU) nr. 168/2013 kan alltid benyttes istedenfor tilsvarende krav i norsk forskrift.

Når de norske kravene til enkeltgodkjenning videreføres i den nye forskriften, har det sin bakgrunn i at de er tilnærmet lik kravene i direktiv 2002/24/EF, at det pr. 1. januar 2016 er tilsvarende kravnivå i forordningen og de utgående kravene. De vedtatte europeiske rettsaktene inneholder en tidsplan for å oppnå de planlagte forbedringene for miljø og trafikksikkerhet. Dette medfører at Norge bør utarbeide tekniske krav basert på de europeiske kravene i løpet av en 2-3-års periode for å oppnå tilsvarende forbedringer for miljø og trafikksikkerhet.

9.1.2. Kjøretøy som er enkeltgodkjent i annet EØS-land

For import av kjøretøy fra EØS inntas en bestemmelse som innebærer en forenkling av godkjenningsprosessen. Bakgrunnen for dette er at EU-kommisjonen den 24. mars 2007 (2007/C68/04) ga en fortolkende meddelelse om registrering av motorvogner fra en annen medlemsstat (medlem av EØS). Denne meddelelsen innebærer at en medlemsstat kun kan nekte godkjenning av et kjøretøy som er godkjent i en annen medlemsstat etter dette landets nasjonale regler, dersom kjøretøyet utgjøre en reell fare for «folkesunnheten». For å kunne nekte godkjenning av et slikt kjøretøy, er det dermed myndighetene i det landet som kjøretøyet ønskes importert til som må godtgjøre at de (strengere) reglene i dette landet er nødvendige for å beskytte borgerne.

9.2. Enkeltgodkjenning av bruktimportert kjøretøy

9.2.1. Hovedregel ved bruktimport

Forskriften viderefører prinsippet som ble innført i 1995 i forbindelse med inngåelsen av EØS-avtalen: De norske tekniske kravene som var gjeldende ved dato for førstegangs registrering av kjøretøyet, skal benyttes ved kontroll av bruktimport. Grunnet senere endringer som beskrives nedenfor, vil denne bestemmelsen stort sett gjelde kjøretøy som importeres fra land utenfor EØS-området.

9.2.2. Import av EU-typegodkjent kjøretøy

Kjøretøy som allerede har en EU-typegodkjenning, regnes som godkjent i Norge.

9.2.3. Import fra annet land innenfor EØS

Her følges samme prinsipp som det er redegjort for ovenfor under pkt. 9.1.2.

9.2.4. Import fra tredjeland

Ved import fra tredjeland, dvs. land som ikke er med i EØS, må kjøretøyet oppfylle de kravene som gjaldt i Norge på det tidspunkt kjøretøyet ble registrert første gang (uansett hvor dette var).

10. Økonomiske og administrative konsekvenser

10.1. Administrative konsekvenser

Som utgangspunkt vil ikke implementeringen av forordningen (med delegerte rettsakter) innebære administrative konsekvenser utover det som må gjøres for å utforme ny forskrift.

10.2. Økonomiske konsekvenser

Implementeringen vurderes ikke å få økonomiske konsekvenser av betydning. Forordningen vurderes å henhøre under Gruppe 2 (rettsakter som krever forskriftsendring og som ikke griper vesentlig inn i norsk handlefrihet).

Implementeringen vurderes ikke å medføre økonomiske konsekvenser av betydning for det offentlige. For private vil det fortsatt være et godt utvalg av EU-typegodkjente kjøretøy gruppe L (motorsykler).

Ved at de nasjonale kravene skjerpes etter omtrent samme tidsplan som benyttes for eksisterende typegodkjenninger i forordningen, vil forskriften ikke medføre ulike konkurransevilkår mellom de som importerer typegodkjente motorsykler og de som importerer sykler som må enkeltgodkjennes.

10.3. Trafikksikkerhet og miljø

Som beskrevet tidligere, er de nye forordningene utviklet av EU som rettsakter for typegodkjenning for hele EU og EØS-området. Ved vurderingen av konsekvensene i forbindelse med ny forordning, støtter vi oss på det arbeidet som er utført av EU-kommisjonen. Det er utarbeidet analyser både i forkant og underveis for å sikre at intensjonene med nytt regelverk har blitt fulgt opp.

I fortalen til forordning (EU): nr. 168/2013 sies det blant annet: «Denne forordning bør inneholde grunnleggende krav til miljøvern og funksjonssikkerhet for kjøretøyer. Hovedelementene i de relevante kravene i denne forordning bygger på resultatene av konsekvensanalysen av 4. oktober 2010 utført av Kommisjonen, og i den analyseres forskjellige alternativer med hensyn til økonomiske, miljømessige, sikkerhetsrelaterte og samfunnmessige aspekter. Både kvalitative og kvantitative aspekter ble tatt med i denne analysen. Etter sammenligning av de ulike alternativene ble de foretrukne løsningene utpekt og utvalgt som grunnlag for denne forordning.»

Den norske forskriften sørger for at de forbedringene i beskyttelse av miljøet og kjøretøyenes sikkerhet som følger av forordningen også vil gjelde i Norge. Den største delen av kjøretøy i gruppe L som registreres i Norge er EU-typegodkjente, og fanges dermed opp av den forbedringen som følger av forordningen. Kravene til enkeltgodkjenning i den nye forskriften vil i første omgang ikke være endret fra dagens krav som finnes i kjøretøyforskriften, men vil på sikt bli endret for å tilpasses EUs nye krav. Dette slik at sikkerhets- og miljøgevinstene med de nye kravene i forordningene også hentes ut ved enkeltgodkjenning.

11. Forslag til ny forskrift – gjennomgang av bestemmelsene

Nedenfor følger en gjennomgang av de enkelte paragrafene. En god del av høringsnotatets innhold ovenfor er relevant for den enkelte paragraf. Vi vil derfor i stor grad vise til hvor i høringsnotatet informasjon om den enkelte paragrafs innhold finnes.

Forskriftens tittel: Vegdirektoratet foreslår at forskriftens tittel er: «Forskrift om godkjenning av moped og motorsykkel (motorsykkelforskriften)». Forskriften får dermed en offisiell korttittel: «motorsykkelforskriften».

§ 1. Formål

Disse formålene er felles for godkjenning av alle typer kjøretøy i Norge. Øvrige bestemmelser i forskriften skal søke å ivareta disse formålene.

§ 2. Virkeområde

Se høringsnotatet pkt. 2.2.

§ 3. Forordninger for godkjenning av kjøretøy i gruppe L

Se høringsnotatet pkt. 3 – 7.

Forordningene gjøres i denne bestemmelsen til norsk forskrift. Forordningene gjelder dersom ikke annet er fastsatt i forskriften. Ved senere endringsforordninger vil denne bestemmelsen bygges ut slik at også endringsforordningene gjøres til norsk forskrift.

§ 4. Kjøretøygrupper

Se høringsnotatet pkt. 2.2 og 3.3.

Vi har valgt å angi kjøretøygruppene i bestemmelsen for oversiktens skyld.

§ 5. Generelt om godkjenning og klassifisering

Bestemmelsene slår fast hvilket regelsett som gjelder for klassifisering og godkjenning. Som følge av at den nye forordningen inneholder flere undergrupper i de enkelte kjøretøygruppene, er det nødvendig å klargjøre i forskriften hvilke kjøretøygrupper som skal benyttes ved godkjenning etter de ulike regelverkene.

Første ledd slår fast at utgangspunktet er de kravene som følger av forordningene. Dvs. at de nye kjøretøygruppene skal benyttes. Hovedgruppene er de samme som i utgående direktiv, men ny forordning har flere undergrupper.

Annet ledd slår fast at dersom et kjøretøy allerede er klassifisert i et EØS-land, uansett om dette er etter utgående direktiv eller ny forordning, så beholder kjøretøyet sin klassifisering. Dette innebærer at kjøretøyet ikke blir plassert i en undergruppe av hovedgruppen.

Tredje ledd omhandler kjøretøy som ikke allerede er klassifisert. Disse skal klassifiseres etter kjøretøyforskriften § 2-3, hvilket i praksis innebærer kjøretøygruppene i direktiv 2002/24/EF.

Fjerde ledd stiller krav til hvilket språk som aksepteres på dokumentasjon og opplysninger. Vi viderefører det prinsipp som gjelder i kjøretøyforskriften § 6-11 nr. 6.

Femte ledd slår fast at det er søkeren som selv må bære kostnadene i forbindelse med godkjenningen. Dette er ikke noe nytt, selv om det ikke er eksplisitt uttalt i kjøretøyforskriften.

Sjette ledd unntar kjøretøy som er opplistet i forordningen fra forskriften. Det vises her til kommentarer i høringsnotatet pkt. 2.2.

§ 6. EU-typegodkjenning

EU-typegodkjenning følger bestemmelsene i forordningene.

§ 7. Nasjonal typegodkjenning av småserier

Se høringsnotatet pkt. 3.4 og 8.

§ 8. Restkjøretøy

Se høringsnotatet pkt. 3.7.

§ 9. Enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy i gruppe L

Se høringsnotatet pkt. 3.5 og 9.1.

Når det angis at kravene i kjøretøyforskriften gjelder, innebærer dette både tekniske krav og krav til dokumentasjon.

Med fabrikantens forpliktelser menes blant annet at fabrikanten har ansvar for konstruksjonens styrke, at systemer og komponenter er i samsvar med det som er testet, at dokumentene som legges fram ved godkjenningen er riktige og at kjøretøyet som helhet er i samsvar med dokumentasjonen.

Regionvegkontoret gis i siste ledd adgang til å gjøre unntak i enkelttilfelle. Dette er ikke noen forskjell i forhold til bestemmelsene i kjøretøyforskriften, selv om det der er regulert i en egen unntaksparagraf (§1-11).

§ 10. Enkeltgodkjenning mv. av bruktimportert kjøretøy i gruppe L

Se høringsnotatet pkt. 9.2.

§ 11 Kontroll

Dette er hentet fra kjøretøyforskriften § 6-17.

§ 12 Forbud mot å framstille kjøretøy til godkjenning

Dette er oppfølging, men også forenkling av den bestemmelse man har ved nasjonal typegodkjenning i dag i § 6-16. En slik sanksjonsmulighet bør også omfatte enkeltgodkjenning. Dette kommer i tillegg til at overtredelser av forskriften rammes av den generelle straffebestemmelse i vegtrafikkloven § 31.

§ 13. Utpeking av tekniske prøveinstanser

Vegdirektoratet var i forbindelse med arbeidet med den nye godkjenningsforskriften for bil og tilhenger til bil, i kontakt med Norsk akkreditering for å se om deres arbeidsmåte ved akkreditering passer i forhold til forordningens bestemmelser om at prøveinstansene skal oppfylle gitte krav til organisering, kvalitetssikring og faglig kunnskap. Systemet skiller seg lite fra akkreditering på andre områder, og vi har derfor kommet til at det er fornuftig å foreslå at det skal ligge en akkreditering i bunnen for søknader om utpeking som prøveinstans. Vi vil likestille akkrediteringer fra andre EØS-land fordi de er bygd over samme lest som i Norge.

Ved EU-typegodkjenning kreves det dokumentasjon fra teknisk prøveinstans utpekt av det landet som foretar godkjenningen. Ved enkeltgodkjenning og nasjonal småseriegodkjenning er det tilstrekkelig at dokumentasjonen kommer fra en teknisk prøveinstans utpekt av et av EØS-landene.

§ 14. Tilsyn og reaksjoner

En naturlig oppfølging av vår jobb med utpeking er at vi også må kunne reagere overfor tekniske prøveinstanser når forutsetningene for utpeking ikke lenger er tilstede eller arbeidet ikke utføres i samsvar med framgangsmåten som forordningen legger opp til.

§ 15. Krav til kjøretøy/utstyr i bruk

Dette er hentet fra kjøretøyforskriften § 1-5.

§ 16. *Reparasjon, ombygging og oppbygging*

Første ledd: Kravene i kjøretøyforskriften videreføres. Imidlertid skal oppbygd kjøretøy L som ikke omfattes av kjøretøyforskriften § 7-2 nr. 4.4, godkjennes etter den nye forskriftens § 9. § 9 viser imidlertid til kjøretøyforskriften sine krav, slik at kravene i praksis ikke blir endret.

Annet ledd er nytt. Bestemmelsen skal tydelig få frem at denne typen endringer ikke skal medføre at kjøretøyet blir mindre sikkert. Det kan f.eks. være innvendig utforming eller innredning og elektrisk anlegg der det er behov for å kunne vurdere sikkerheten.

§ 17. *Lysutstyr og lydsignal*

Bestemmelsene i kjøretøyforskriften videreføres.

§ 18. *Bruk av dekk med pigger*

Bestemmelsene i kjøretøyforskriften videreføres.

§ 19. *Gebyr*

Bestemmelsene i kjøretøyforskriften videreføres.

§ 20. *Forholdet til gamle og nye bestemmelser*

Bestemmelsen er hentet fra bilforskriften. Den viderefører prinsippet om at kjøretøy mm skal vurderes etter det kravnivå som lå til grunn for første gangs godkjenning. Videre er det tatt med at nye bestemmelser frivillig kan benyttes ved godkjenning av kjøretøy mm.

§ 21. *Unntak*

Bestemmelsen innebærer en videreføring av kjøretøyforskriften § 1-11. Regionvegkontoret gis anledning til å gi unntak i enkelttilfeller fra reglene om reparasjon, ombygging og oppbygging.

§ 22 *Overgangsbestemmelser*

Bestemmelsen skal sikre at importerte kjøretøy / påbegynte godkjenningsprosesser fortsetter uhindret.

§ 23. *Ikrafttredelse*

Forskriften trer i kraft 1. januar 2016.

Vedlegg 1

Kommisjonens delegerede forordning (EU) nr. 3/2014

Generelt om de tekniske krav

Denne forordningen beskriver hvordan ECE-regulativene tas i bruk for godkjenning av kjøretøy i gruppe L (motersykler). I noen få tilfeller er utgående direktiv og ECE regulativ overlappende, ECE-regulativet kan dermed fullt ut erstatte direktivet. I de fleste tilfellene er ikke virkeområdet for rettsaktene fullt ut overlappende, der vil denne forordningen stille eksempelvis stille vilkårene for montering, testing eller at kravene for en gruppe skal benyttes for en annen.

EU arbeider også aktivt for å endre ECE-regulativene slik at de i størst mulig grad kan benyttes direkte uten tilpasningstekst som tekniske bestemmelser for godkjenning av kjøretøy.

Lydsignal

Kjøretøy gruppe L1e-B, L2e og L6e skal være utstyrt med elektrisk lydsignal som er komponenttypegodkjent i henhold denne forordningen eller FNs ECE-regulativ 28.

Kjøretøy gruppe L1e-B med maksimal konstruktiv hastighet som ikke overskrider 25 km/t og med effekt som ikke overskrider 500W kan være utstyrt med mekanisk lydsignal (ringeklokke) som er komponenttypegodkjent i henhold denne forordningen.

Kjøretøy gruppe L3e, L4e og L5e skal tilfredsstille alle relevante krav i henhold til FNs ECE-regulativ 28.

Kjøretøy gruppe L7e skal tilfredsstille alle relevante krav i henhold til FNs ECE-regulativ 28, som beskrevet for kjøretøy gruppe L5e.

Forordningens krav for testing av elektrisk lydsignal for kjøretøy gruppe L1e, L2e og L6e er overført fra direktiv 93/30/EØF. Det er i tillegg innført krav for testing av mekanisk lydsignal (ringeklokke). Direktiv 93/30/EØF anerkjenner FN ECE 28 som likeverdig med kravene i direktivet.

Kravene til montering og for testing av lydsignal er i hovedsak overført fra tidligere rettsakter.

Bremsing, herunder eventuelle blokkeringsfrie bremsere og kombinerte bremsesystemer

Kjøretøy gruppe L1e, L2e, L3e, L4e og L5e skal tilfredsstille alle relevante krav i henhold til FNs ECE-regulativ 78. Det er gitt tilpassede krav for kjøretøy i gruppe L1e med egenvekt som ikke overstiger 35 kg. For typegodkjenning skal kjøretøyene også være utstyrt med avanserte bremsesystemer i henhold til kravene i vedlegg VIII til forordning (EU) nr. 168/2013. (Avansert bremsesystem er: En hendel/pedal skal bremse begge hjul, ABS-system eller begge disse)

Kjøretøy gruppe L6e skal tilfredsstille alle relevante krav i henhold til FNs ECE-regulativ 78, for kjøretøy gruppe L2e.

Kjøretøy gruppe L7e skal tilfredsstille alle relevante krav i henhold til FNs ECE-regulativ 78, for kjøretøy gruppe L5e.

Utgående rettsakt for bremsesystemer for kjøretøy gruppe L, direktiv 93/14/EØF anerkjenner FN ECE 28 som likeverdig med kravene i direktivet. Kravet om avanserte bremsesystemer ved typegodkjenning av L1e, L2e, L3e, L4e og L5e er nytt, men har vært grundig gjennomgått på arbeidsgruppemøter i EU-kommisjonen.

Vegdirektoratet anser at kravet til bremsesystemer ved typegodkjenning av motorsykkel har et fornuftig sikkerhetsnivå.

Elektrisk sikkerhet

Kjøretøy gruppe L som drives av en eller flere elektriske motorer, dette inkluderer helt elektriske og hybrid elektriske kjøretøy, skal tilfredsstillende kravene i denne forordningens vedlegg IV. Disse kravene samsvarer med kravene i FN ECE 100 som er rettet mot kjøretøy i gruppe M og N (biler).

Fabrikantens erklæring om holdbarhetsprøving av funksjonelle sikkerhetskritiske systemer, deler og utstyr

I forbindelse med typegodkjenning av en kjøretøytype skal fabrikanten erklære at systemer, deler og utstyr som er viktig for kjøretøyets funksjonelle sikkerhet innenfor angitte kjørelengde og en tidsperiode på 5 år, skal fungere på et riktig vedlikeholdt kjøretøy. Det understrekes at disse bestemmelsene ikke påvirker det som er bestemt i annet regelverk angående fabrikantens garantiforpliktelser.

Vegdirektoratet anser at denne bestemmelsen vil være med på å motvirke omsetning av kjøretøytyper med åpenbart for lav kvalitet.

Beskyttelsesstrukturer foran og bak

De kjøretøy i gruppe L som omfattes av kravet skal være utformet slik at myke trafikanter ikke utsettes for unødvendig skade i tilfelle sammenstøt. Kravet gjelder visse kjøretøy i gruppe L2e, L5e, L6e og L7e. Kravet gjelder ikke kjøretøy i gruppe L1e, L3e og L4e.

Vegdirektoratet anser at det er positivt at det stilles krav til utvendig utforming av kjøretøy i gruppe L med en bil-liknende utforming.

Vinduer, vindusvisker og -vasker samt defrostersystemer

Denne forordningen stiller krav om at kun glass definert som sikkerhetsglass kan monteres på kjøretøy gruppe L. Dessuten skal alt sikkerhetsglass være godkjent i henhold til ECE 43. Avhengig av kjøretøyets konstruktive hastighet viste utgående rettsakt til direktiv 92/22/EØF (bil) eller 89/173/EØF (traktor) for tekniske krav til sikkerhetsglass.

Frontvindu skal monteres på motorsykkel med karosseri, og skal være av tilsvarende kvalitet som på bil. Det er gjort noen tilpasninger i forhold til kravene for øvrige vinduer. Det presiseres også at to og trehjuls moped og motorsykkel kan være utstyrt med vindskjerm i plast med angitt sikkerhetskvalitet, denne vindskjermen anses ikke som frontvindu.

Vindusvisker og -vasker kreves montert på motorsykler med frontvindu (som angitt i forrige avsnitt). For tekniske krav og bestemmelser om testing refereres det til tilsvarende ECE-regulativ for bil.

Defrostersystemer skal monteres på motorsykkel med frontvindu, det er likevel angitt unntak for visse typer kjøretøy i bestemmelsen. For tekniske krav og bestemmelser om testing refereres det til tilsvarende rettsakter for bil.

Bestemmelsene er modifisert og endret til å benytte ECE-regulativ der dette er mulig. Dette moderniserer også regelverket, blant annet ved at forutsetningene for å teste kjøretøy med elektrisk eller hybrid motor er presisert.

Vegdirektoratet anser utviklingen av regelverket som positiv.

Førerbetjente betjeningsanordninger, herunder identifisering av betjeningsanordninger, kontrollanordninger og indikatorer

For betjeningsanordninger, kontrollamper mm følger kjøretøy gruppe L1e-B, L3e og L4e bestemmelsene i ECE-regulativ 60, med de tilpasningene som er angitt i denne forordningen. Kjøretøy i gruppe L2e, L5e, L6e og L7e følger egne bestemmelser gitt i denne forordning eller relevante bestemmelser i ECE-regulativ 121, som angitt for M1. Utgående direktiv 2009/80/EF anerkjenner FN ECE 60 som likeverdig med kravene i direktivet.

For speedometer følges de relevante bestemmelsene i ECE 39. Utgående direktiv 2000/7/EF anerkjenner FN ECE 39 som likeverdig med kravene i direktivet.

Montering av lysanordninger og lyssignalanordninger, herunder automatisk tenning/slukking av lys

Bestemmelsene om montering av lysanordninger mm ble nylig endret. Disse endringene var opprinnelig utformet i forbindelse med arbeidet med denne forordningen, men ble ansett som viktig for trafikksikkerheten og ble derfor innført med endringsdirektiv 2013/60/EU til direktivene 97/24/EF C2 og 93/92/EØF som erstattet av kodifisert direktiv 2009/67/EF. En rekke ECE-regulativ ble også likestilt med direktivenes bestemmelser. Endringene ble implementert i norsk regelverk 15. juli 2014. Vegdirektoratet har kommentert endringene i eget EØS-notat.

Med forordningen er bestemmelsene ytterligere modifisert og endret til å benytte ECE-regulativ der dette er mulig. Der forordningen gir egne bestemmelser er disse en videreføring av kravene i utgående rettsakter.

Sikt bakover

Kjøretøy gruppe L1e-B, L3e og L4e skal tilfredsstillе alle relevante krav i henhold til FNs ECE-regulativ 81.

Kjøretøy gruppe L1e-B, L3e og L4e kan være utstyrt med speil i henhold til FNs ECE-regulativ 46.

Kjøretøy gruppe L2e, L5e, L6e og L7e skal tilfredsstillе alle relevante krav i henhold til FNs ECE-regulativ 81 eller 46.

Utgående direktiv 97/24/EF C4 anerkjenner FN ECE 81 som likeverdig med kravene i direktivet. ECE 46 regulerer speil for kjøretøy gruppe M og N, samt gruppe L med karosseri.

Førervern (veltebøyle)

Kjøretøy gruppe L7e-B2 (terrenggående 4-hjuls motorsykkkel med seter, ikke sal) skal være utstyrt med førervern (veltebøyle, ROPS) som tilfredsstillter kravene gitt i forordningen.

Bestemmelsen er gitt for å stille tilsvarende krav til beskyttelse av fører og passasjerer som for liknende kjøretøy som godkjennes som traktor (med ulike tekniske spesifikasjoner, men ganske likt utseende).

Sikkerhetsbelte og festepunkter for sikkerhetsbelte

Kjøretøy gruppe L2e, L5e, L6e og L7e med egenvekt over 270 kg skal være utstyrt med beltefester og sikkerhetsbelter når sitteplass er sete (ikke påkrevet hvis sitteplass er sal) som tilfredsstillter alle relevante krav i henhold til denne forordning.

Kjøretøy gruppe L2e, L5e, L6e og L7e med egenvekt ikke over 270 kg kan være utstyrt med beltefester og/eller sikkerhetsbelter, forutsatt at disse tilfredsstillter alle relevante krav i henhold til denne forordning.

Sikkerhetsbelter som monteres i nevnte kjøretøygrupper skal tilfredsstillte bestemmelsene som er gitt i ECE 16 for kjøretøy gruppe N1, med de forutsetningene som er gitt i denne forordning. Alle sitteplasser som er sete skal være utstyrt med sikkerhetsbelte.

Sitteplasser (sal og sete)

Alle kjøretøy i gruppe L skal ha minst en sitteplass, sal eller sete. Alle sitteplasser skal være forovervendte. Kjøretøy uten karosseri kan ha sal. Kjøretøy gruppe L2e, L5e, L6e og L7e med karosseri skal ha seter. Alle seter skal ha ryggstøtte.

Det gis egne bestemmelser i forordningen knyttet til seter, som i noen grad henviser til ECE-17.

For kjøretøy gruppe L1e, L3e og L4e skal minstehøyden på sitteplass være 540 mm, og for kjøretøy gruppe L2e, L5e, L6e og L7e være 400 mm. Kravet er innført for å øke trafikksikkerhet ved at de aller minste og laveste kjøretøyene ikke lenger kan typegodkjennes. Eksempler på kjøretøy som ikke lenger kan typegodkjennes er pocket bike og gokart.

Kjøretøyfabrikanten kan anbefale bruk av barnesikringsutstyr som er godkjent etter ECE 44 i kjøretøy gruppe L2e, L5e, L6e og L7e, samt i sidevogn til gruppe L4e. I så fall skal alle relevante krav i henhold til FNs ECE-regulativ 16 følges som angitt i denne forordningen.

Styreegenskaper, kurveegenskaper og svingegenskaper

Forordningen stiller krav til kjøreegenskaper i forhold til kjøretøygruppen. For tohjuls motorsykler gjelder blant annet at de skal klare en sving med radius 12 m, rettes opp fra sving uten å bli ustø og være stabil i høy hastighet (80 % av toppfart, men ikke høyere enn 160 km/t). I tillegg skal motorsykler med flere hjul enn to, som kjøres i sving beholde samme radius eller rette opp dersom føreren slipper styreinnetningen.

Det innføres også et krav om differensial på drivakselen til kjøretøy med to drivende hjul på samme aksel. Sperrefunksjon er tillatt, men åpen løsning skal være normaltilstanden.

Denne bestemmelsen krever også at kjøretøy gruppe L2e, L5e, L6e og L7e med karosseri, med angitte unntak, skal ha revers.

Montering av dekk

Kjøretøy gruppe L skal være utstyrt med dekk som er typegodkjent i henhold til ECE 75. Kjøretøy i gruppe L1e, L2e og L6e med største tekniske vekt ikke over 150 kg kan likevel være utstyrt med dekk som ikke er typegodkjent. Dersom kjøretøy i gruppe L er konstruert for bruk hvor motorsykkeldekk ikke er egnet, kan dekk godkjent for bruk på bil benyttes.

Platen for kjøretøyets maksimale hastighet og dens plassering på kjøretøyet

Kjøretøy gruppe L7e-B1 og L7e-B2 (terrenggående firehjuling og terrenggående buggy) skal være utstyrt med ei plate som angir kjøretøyets høyeste konstruktive hastighet. Plata skal være av reflekterende materiale, 200 mm i diameter, med oransje siffer og være plassert godt synlig bak på kjøretøyet.

Kjøretøy gruppe L1e, L3e, L4e og L5e-A kan være utstyrt med slik plate.

Dette er et nytt krav for typegodkjenning av kjøretøy gruppe L.

Beskyttelse av kjøretøyets brukere, herunder innvendig utstyr og dører

Kjøretøy gruppe L2e, L5e, L6e og L7e med karosseri skal tilfredsstillere kravene til indre sikkerhet som er angitt i forordningen. Kravene og testing av disse er bygd opp på tilsvarende måte som kravene for M1, men tilpasset de aktuelle kjøretøytypene.

Kjøretøyets dører skal være utstyrt med lukkemekanisme og klare en test i forhold til påført kraft innenfra og utover, altså sikre at de holder passasjerene inne i kjøretøyet.

Maksimal kontinuerlig nominell og/eller nettoeffekt og/eller konstruktiv bestemt hastighetsbegrensning

Bestemmelsene regulerer effekt- og/eller hastighetsbegrensning hvor dette er en del av kravene til klassifikasjon i kjøretøygruppen. Det stilles krav om minst to uavhengig virkende begrensninger. Dersom en begrensning settes ut av funksjon skal dette ikke medføre økning av kjøretøyets prestasjoner, men det kan medføre lavere ytelse eller hastighet.

Bestemmelsene som finnes i det utgående regelverket anses ikke som gode nok til å begrense trimming i de klassene hvor førers kompetanse eller alder, og/eller kjøretøyets konstruksjon tilsier at slik begrensning er nødvendig for trafikksikkerheten.

Kjøretøy i gruppene L3e-A3, L4e-A3 og L5e er ikke omfattet av disse bestemmelsene.

Kjøretøykonstruksjonenes integritet

Bestemmelsen stiller krav til konstruksjonens styrke og egnethet for planlagt bruk. Det stilles videre krav om at fabrikanten skal kunne dokumentere at konstruksjonen er god nok, også i ettertid i forbindelse med tilbakekallinger. Det stilles også krav om at det skal finnes kvalitetssystemer for produksjonen.

For kjøretøy i gruppe L1e-A og sykler konstruert for å trås fram med pedaler i gruppe L1e-B skal bestemmelsene om styrke og konstruksjon av forgaffel og ramme i standard EN 14764:2005 følges som angitt i forordningen.

Det finnes også bestemmelse om forholdet mellom pedalkraft og muskelkraft for nevnte L1e-B-sykler.

Dersom det er grunn til å tvile på fabrikantens garanti vil typegodkjenning ikke bli gitt. Dette gjelder både tvil knyttet til beregningenes tilgjengelighet og eksistens.

Vedlegg 2

Kommisjonens delegerede forordning (EU) nr. 44/2014

Tiltak mot ulovlige inngrep på drivaggregatet

Tiltakene for å hindre ulovlige inngrep på drivaggregatet har som siktemål å forhindre endringer som påvirker funksjonell sikkerhet og/eller miljøet negativt.

Alle kjøretøy i gruppe L med unntak av L3e-A3, L4e-A3 og L5e er omfattet av bestemmelsene.

Bestemmelsen i denne forordningen er basert på de utgående kravene i direktiv 97/24/EF Kap 7. Tiltakene er forbedret ved at de «nedtrimmingsmetodene» som var lettest å omgå ikke lenger kan benyttes, videre er den kjøretøytekniske utviklingen ivaretatt – spesielt ved å konkretisere kravene til elektroniske eller programmerbare styringsenheter.

Ordninger for typegodkjenningsprosedyrene

Bestemmelsen stiller krav til godkjenningsmyndigheten i forhold til hva som skal kontrolleres eller verifiseres på annen måte ved EU-typegodkjenning av kjøretøy i gruppe L. Dette inkluderer bestemmelser knyttet til motorsykler i L3e/L4e-A2 og A3 (mellomtung og tung), blant annet dobbelt typegodkjenning og konvertering mellom underkategoriene, samt registrering av disse. Det finnes også bestemmelser knytte til flerstegs typegodkjenning og virtuell testing.

Produksjonssamsvar

Bestemmelsene skal sikre at ethvert kjøretøy, system, komponent og separat teknisk enhet er produsert i samsvar med godkjent type. Bestemmelsen er mer detaljert enn utgående bestemmelse (direktiv 2002/24/EF vedlegg VI) og viser til internasjonale standarder for kvalitetssikring og til egne bestemmelser.

Tilhengerfester og innfestingspunkter

Tilhengerfester skal være typegodkjent som separat teknisk enhet etter denne forordning, eller godkjent i henhold til ECE 55.

Disse bestemmelsene gjelder kun hvis kjøretøy gruppe L er utstyrt med tilhengerfeste eller festepunkter for tilhengerfeste. Hensikten med bestemmelsen er å sikre at kjøretøy gruppe L kan benyttes sammen med ulike typer tilhengere, sikker tilkobling av kjøretøy og tilhenger under alle bruksforhold, samt sikre trygge prosedyrer for til- og frakopling.

Bestemmelsen er videreført fra direktiv 97/24/EF Kap 10.

Tyverisikringsanordninger

Kjøretøy gruppe L skal tilfredsstillere alle relevante krav i henhold til FNs ECE-regulativ 62 eller 18, som angitt i forordningen. Kjøretøy gruppe L1e med egenvekt under 35 kg er unntatt fra kravene.

Utgående direktiv 93/33/EØF anerkjenner FN ECE 62 som likeverdig med kravene i direktivet. Kravene det refereres til fra ECE 18 er de samme som for kjøretøy gruppe N2.

Elektromagnetisk kompatibilitet (EMC)

Kjøretøy gruppe L skal tilfredsstillere alle relevante krav i henhold til FNs ECE-regulativ 10. Dette regulativ dekker nå alle kjøretøy i gruppe L, M, N og O.

Utstikkende deler

Kjøretøy gruppe L1e, L3e og L4e skal tilfredsstillere de spesifikke kravene i denne forordning. Disse kravene er flyttet over fra utgående direktiv 97/24/EF kap 3.

Kjøretøy gruppe L2e, L5e, L6e og L7e skal tilfredsstillere alle relevante krav i gitt for kjøretøy gruppe M1 i ECE 26, med de tilpasningene som er gitt i denne forordning.

Lagring av drivstoff

Drivstofftank i kjøretøy gruppe L skal tilfredsstillere de spesifikke kravene i denne forordning. Disse kravene er flyttet over fra utgående direktiv 97/24/EF kap 6, samt at det refereres til kravene for kjøretøy gruppe M1 når det gjelder drivstoffsystem for flytende petroleumsgass (LPG) og komprimert naturgass (CNG), ECE 67 respektive ECE 110.

Lastbærer

Begrepet lastbærer dekker både åpen og lukket lastbærer. Det stilles minimumskrav for å sikre at transport av gods skjer på forsvarlig måte. Det gis blant annet begrensninger knyttet til lastbærerens størrelse og plassering, samt festepunkter for lastsikring.

Masser og dimensjoner

Det stilles detaljerte krav til masser og dimensjoner for de enkelte grupper, undergrupper og under-undergrupper. Kravene er videreutviklet fra eksisterende krav i direktiv 93/93/EØF. Det er også innført et krav om statisk stabilitet for terrenggående firehjuls L-kjøretøy (L6e-A, L7e-A og L7e-B)

Funksjonelle aspekter ved egendiagnosesystemer (OBD)

Kjøretøy i gruppe L skal være utstyrt med OBD type I, valgfritt type II. Nødvendig tilgang til OBD-systemet for inspeksjon (kontroll), diagnose, sørvis eller reparasjon skal være ubegrenset og standardisert.

Handtak og fotstøtter til passasjerer

Kravet til handtak for passasjerer er flyttet over fra utgående direktiv 2009/79/EF.

Kravet til fotstøtter, fotbrett, gulv og lignende er nytt, og stiller minimumskrav til styrke, størrelse og beskyttelse fra bevegelige deler.

Plass til montering av kjennemerke

Kravene er videreutviklet fra eksisterende krav i direktiv 2009/62/EF. For mopeder er typegodkjent plass for kjennemerke mindre enn det norske kjennemerket, for motorsykler er den typegodkjente plassen større enn det norske kjennemerket. For firehjuls moped og motorsykkel er det også krav om typegodkjent plass for kjennemerke foran.

Tilgang til reparasjons- og vedlikeholdsinformasjon

Tilgang til informasjon betyr nødvendig tilgang til OBD- og vedlikeholdsinformasjon for inspeksjon (kontroll), diagnose, sørvis eller reparasjon av kjøretøyet. Det gis detaljerte bestemmelser om slik informasjonstilgang og –utveksling.

Fabrikantene gis anledning til å ta betalt for slik informasjon innenfor bestemmelsene i denne forordningen og i forordning (EU) nr. 168/2013.

Bestemmelsen regulerer også informasjonsutveksling mellom fabrikantene dersom kjøretøyet bygges i flere steg. Tilsvarende reguleres tilgang til informasjon for produsenter av reservedeler, ettermarkedsdeler samt diagnose- og reparasjonsutstyr.

Dersom det utveksles sikkerhetskritisk informasjon skal det følges fastsatt prosedyre hvor alle involverte parter skal være identifisert, og det skal føres protokoll.

Parkeringsstøtte

Kravet til parkeringsstøtte er flyttet over fra utgående direktiv 2009/78/EF.