

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

*Veiledningen gjelder:*

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

**Vegdirektoratet  
Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
30. august 2016**

## 0 Innhold

1	Innledning .....	2
2	Generelt om ny forskrift.....	2
2.1	Bakgrunnen for ny forskrift.....	2
2.2	Om ny forskrift.....	2
2.3	Om nummerering av ledd i forskriften .....	3
2.4	Trafikksikkerhet og miljø .....	3
3	Nasjonal småserietypegodkjenning .....	4
4	Enkeltgodkjenning .....	4
4.1	Enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy.....	4
4.2	Enkeltgodkjenning av bruktimportert kjøretøy.....	5
4.3	Autosys enkeltgodkjenning .....	5
5	Ny forskrift – gjennomgang av bestemmelsene.....	7
6	Forordning (EU) nr. 168/2013 .....	10
6.1	Vedtakelse og ikrafttredelse .....	10
6.2	Bakgrunn og formål.....	10
6.3	Virkeområde .....	11
6.4	Nasjonal småserietypegodkjenning .....	11
6.5	Enkeltgodkjenning.....	11
6.6	Overgangsordninger .....	12
6.7	Restkjøretøy.....	12
6.8	Delegerte rettsakter og gjennomføringsrettsakt.....	12
7	Forordning (EU) nr. 3/2014 .....	13
7.1	Om forordningen .....	13
7.2	Hva er nytt? .....	13
8	Forordning (EU) nr. 44/2014 .....	14
8.1	Om forordningen .....	14
8.2	Hva er nytt? .....	14
9	Forordning (EU) nr. 134/2014 .....	14
9.1	Om forordningen .....	14
9.2	Hva er nytt? .....	15
10	Forordning (EU) nr. 901/2014 .....	16
10.1	Om forordningen .....	16
10.2	Hva er nytt? .....	17
11	Vedlegg .....	18
11.1	Liste over vedlegg .....	18

# 1 Innledning

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

I løpet av 2014 ble det vedtatt tre nye forordninger som supplerer forordning (EU) nr. 168/2013 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. Ettersom det var mulig å typegodkjenne kjøretøy etter forordningen kort tid etter at den ble vedtatt, ble det derfor i 2014 inntatt en overgangsbestemmelse i kjøretøyforskriften § 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, har Vegdirektoratet opprettet en helt ny forskrift som regulerer kjøretøy i gruppe L som godkjennes eller registreres første gang i Norge fra og med 1. september 2016.

## 2 Generelt om 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 (kjøretøyforskriften). 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 kjøretøyforskriften.

Ved implementeringen av ny rammeforordning med tilhørende delegerede rettsakter for to- og trehjulede motorvogner (kjøretøy i gruppe L), var det naturlig å følge samme fremgangsmåte som for bil, dvs. at vi etablerte en helt ny forskrift. For kjøretøy i gruppe L vil det være anledning til, i alle fall til og med 31. desember 2017, å benytte kravene som fremkommer i kjøretøyforskriften ved enkeltgodkjenning og småserietypegodkjenning.

### 2.2 Om ny forskrift

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

Forskriften inneholder 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 kjøretøytper 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 trafikkreylene), beltemotorsykel/snøscooter (reguleres i kjøretøyforskriften), 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.

Det avgjørende for om et kjøretøy faller inn under forskriftens virkeområde, er om det er godkjent eller registrert første gang i Norge 1. september 2016 eller senere. Når det gjelder godkjenning av ombygd kjøretøy som er førstegangsgodkjent før 1. september 2016, skal disse godkjennes etter enten kjøretøyforskriften eller krav til kjøretøy (det avgjørende er når kjøretøyet er registrert første gang i Norge). Merk likevel at dersom ombyggingen fører til at kjøretøyet faller inn i en ny kjøretøygruppe, skal de definisjoner og klassifiseringsregler som gjelder på tidspunktet for omregistreringen, legges til grunn. Dette følger av kjøretøyforskriften § 1-4 nr. 3 og krav til kjøretøy § 1-8 nr. 3. Dette betyr med andre ord at kjøretøygruppene i motorsykkelforskriften skal legges til grunn.

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

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

### ***2.3 Om nummerering av ledd i forskriften***

I forskriften er det satt inn nummerering av leddene i de paragrafene som har to eller flere ledd. Dette er gjort for å gjøre det enklere å finne fram og vise til riktig bestemmelse. Nummereringen av ledd vises ved et tall mellom to parenteser, dette skal leses og omtales skriftlig og muntlig som «første ledd», «annet ledd» og så videre. Man skal altså IKKE omtale dette som «nummer» 1, 2, 3 osv.

### ***2.4 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 samfunnsmessige 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.

### **3 Nasjonal småserietypegodkjenning**

*Se også pkt. 6.4 nedenfor.*

Det er inntatt en bestemmelse i forskriften som slår fast at det er mulig å fremstille kjøretøy produsert i små serier for typegodkjenning i Norge. Det er ikke fastsatt hvilke krav som vil gjelde ved slik godkjenning, men disse vil bli fastsatt dersom slik godkjenning blir aktuelt. Antallsbegrensningen fra vedlegg III i forordningen gjelder.

Vegdirektoratet bemerker at det også etter 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.

## **4 Enkeltgodkjenning**

### **4.1 Enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy**

#### **4.1.1 Hovedregel ved enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy**

Ved enkeltgodkjenning skal de kravene som følger av kjøretøyforskriften pr. 1. september 2016 benyttes, men kravene som følger av forordning (EU) nr. 168/2013 kan alltid benyttes istedenfor tilsvarende krav i norsk forskrift.

#### **4.1.2 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.

Når det gjennomføres kontroll av kjøretøy som framstilles etter denne bestemmelse, er det viktig at kontrolløren sjekker at kjøretøyet fortsatt er slik det ble godkjent i et annet EØS-land. Dette kan skje ved sammenlikning av kjøretøyets dokumentasjon, som godkjenningssattest

eller liknende. Det er viktig å merke seg at den som foreviser kjøretøyet har plikt til å legge fram den informasjonen som er nødvendig for å identifisere kjøretøyet og vise hvordan kjøretøyet faktisk var da det ble godkjent. Kontrollørens faglige skjønn og fagkunnskap er viktig i forhold til vurderingen av slike kjøretøy.

## **4.2 Enkeltgodkjenning av bruktimportert kjøretøy**

### **4.2.1 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 førstegang 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.

### **4.2.2 Import av EU-typegodkjent kjøretøy**

Kjøretøy som allerede har en EU-typegodkjenning, regnes som godkjent i Norge. Kjøretøyets identitet må kontrolleres og det må vurderes om kjøretøyet fortsatt er i samsvar med typegodkjenningen. Dette er en videreføring av gjeldende prinsipper for alle kjøretøygrupper.

### **4.2.3 Import fra annet land innenfor EØS**

Her følges samme prinsipp som det er redegjort for under pkt. 4.1.2 ovenfor.

Godkjenning etter denne bestemmelsen forutsetter at kjøretøyet er slik det ble godkjent i annet EØS-land. Til hjelp for vurdering av dette benyttes vognkort, godkjenningsattest eller liknende. Det er viktig å merke seg at den som foreviser kjøretøyet har plikt til å legge fram den informasjonen som er nødvendig for å identifisere kjøretøyet og vise hvordan kjøretøyet faktisk var da det ble godkjent. Dersom kjøretøyet ikke kan identifiseres, ikke er i samsvar med utenlandsk godkjenning (dokumentasjonen) eller det ikke lar seg fastslå hvordan kjøretøyet framstod da det ble godkjent, kan det ikke godkjennes uten ytterligere opplysninger. Brukt kjøretøy skal også være i trafikk sikker stand før det kan godkjennes. Kontrollørens faglige skjønn og fagkunnskap er viktig i forhold til vurderingen av slike kjøretøy.

Dersom det mangler opplysninger i det utenlandske vognkortet og dette er opplysninger som er påkrevd å legge inn i AEG, er ikke dette i seg selv en gyldig avslagsgrunn. Det avgjørende er om kjøretøyet utgjør en reell fare for trafikk sikkerheten eller miljøet. Man må følgelig vurdere om den manglende opplysningen er av en slik karakter at man ikke kan utelukke at kjøretøyet utgjør en slik reell fare.

### **4.2.4 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). Dette er en videreføring av bestemmelsene fra kjøretøyforskriften.

## **4.3 Autosys enkeltgodkjenning**

### **4.3.1 Generelt**

Autosys enkeltgodkjenning er tilpasset nye forskrifter slik:

- Kjøretøy med førstegangsregistreringsdato før 1. september 2016 godkjennes etter kjøretøyforskriftens krav
- Kjøretøy med førstegangsregistreringsdato fra og med 1. september 2016 godkjennes etter motorsykkelforskriftens krav

### 4.3.2 Overordnede endringer

Motorsykkelforskriften definerer nye klasser for moped og motorsykel. Grunnet plassmangel i feltene i Autosys motorvogn er de nye klassene splittet i TK og TUK slik:

Betegnelse	Klasse	TK	TUK
Lett motordrevet tohjuls kjøretøy (moped)	L1e-A	L1e	A
	L1e-B	L1e	B
Trehjuls moped	L2e-P	L2e	P
	L2e-U	L2e	U
Tohjuls motorsykel	L3e-A1	L3e	A1
	L3e-A1E	L3e	A1E
	L3e-A1T	L3e	A1T
	L3e-A2	L3e	A2
	L3e-A2E	L3e	A2E
	L3e-A2T	L3e	A2T
	L3e-A3	L3e	A3
	L3e-A3E	L3e	A3E
L3e-A3T	L3e	A3T	
Tohjuls motorsykel m/sidevogn	L4e- inndeling som L3e		
Motordrevet trehjuling (trike)	L5e-A	L5e	A
	L5e-B	L5e	B
Lett firehjuling (quad)	L6e-A	L6e	A
	L6e-B	L6e	B
	L6e-BP	L6e	BP
	L6e-BU	L6e	BU
Tung firehjuling (quad)	L7e-A	L7e	A
	L7e-A1	L7e	A1
	L7e-A2	L7e	A2
	L7e-B	L7e	B
	L7e-B1	L7e	B1
	L7e-B2	L7e	B2
	L7e-C	L7e	C
	L7e-CP	L7e	CP
L7e-CU	L7e	CU	

*Komplett liste med beskrivelser finnes i 11.1.1 nedenfor.*

Hallkontrollbildet er tilpasset ny forskrift slik at hovedvalget er godkjenning etter forordning EU 168/2013, med mulighet for å velge godkjenning etter unntaksbestemmelsene i motorsykkelforskriftens artikkel 2 nr. 2 eller overgangsbestemmelsene i motorsykkelforskriftens § 22.

### 4.3.3 Kravområder

Kjøretøyforskriften definerer kravområder fra 18 (motoreffekt og -moment) til 47 (merking av kjøretøy), til sammen 25 kravområder. Motorsykkelforskriften definerer kravområder fra A01 til A03 (miljøkrav), B01 til B18 (funksjonelle sikkerhetskrav) og C01 til C15 (kjøretøyets konstruksjon og generelle krav til typegodkjenning), til sammen 36 kravområder. I tillegg er kravområde B08 (lysmontering) inndelt i 7 underområder (B08A – B08G) for å kunne dokumentere spesielle typer lykter. Det er lagt til rette for å velge «Dekkes av kravområde B08» for disse underområdene.

Kjøretøyforskriften skal fremdeles være det førende i forhold til krav slik at kravområdene B03, B04, B05, B10, B12, B13, B15, B16, B18, C02, C03, C09, C11 og C14 (14

kravområder) som ikke er direkte sammenlignbare med kjøretøyforskriftens kravområder har valget «Ikke krav» tilgjengelig. Dette fordi det forventes at få mopeder/motorsykler vil ha dokumentasjon på disse områdene i startfasen.

Enkelte krav er videreført fra kjøretøyforskriften etter følgende prinsipp:

- Krav som er gyldige etter kjøretøyforskriften pr. 1. september 2016.

Der hvor kravene er overført fra kjøretøyforskriften vil disse være hjemlet både i motorsykkelforskriften og kjøretøyforskriften, med kjøretøyforskriftens hjemmel i parentes.

Som for bilforskriften vil valgene «Ikke montert» eller «Ikke påkrevd» være tilgjengelig der kravområdet ikke er obligatorisk.

## **5 Ny forskrift – gjennomgang av bestemmelsene**

### **§ 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 pkt. 2.2.

### **§ 3. Forordninger for godkjenning av kjøretøy i gruppe L**

Se pkt.7 – 10 nedenfor.

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 pkt. 2.2 ovenfor og 6.3 nedenfor.

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

Forordning (EU) nr. 168/2013 vedlegg I inneholder en god oversikt over kjøretøygruppene og kriteriene for klassifisering. På [registreringssiden](#) på intranett finnes dokumentet «Kombinasjon av koder for kjøretøygruppe juni 2014».

### **§ 5. Generelt om godkjenning, klassifisering og registrering**

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. Kjøretøyene skal også klassifiseres i henhold til forordningen. Hovedgruppen er de samme som i utgående direktiv, men forordning har flere undergrupper som skal benyttes.

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 pkt. 2.2 ovenfor.

Sjuende ledd fastsetter prinsippet om at passasjerer ikke tillates på tohjuls moped. Dette er en videreføring av kjøretøyforskriften § 18-1 nr. 4 bokstav a.

### **§ 6. EU-typegodkjenning**

EU-typegodkjenning følger bestemmelsene i forordningene.

### **§ 7. Nasjonal typegodkjenning av småserier**

Se pkt. 3 ovenfor og 6.4 nedenfor.

### **§ 8. Restkjøretøy**

Se pkt. 6.7 nedenfor.

### **§ 9. Enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy i gruppe L**

Se pkt. 4.1 ovenfor og 6.5 nedenfor.

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 pkt. 4.2 ovenfor.

### **§ 11. Kontroll**

Dette er hentet fra kjøretøyforskriften § 6-17.

### **§ 12. Forbud mot å framstille kjøretøy til godkjenning**

Dette er oppfølging, men også forenkling av bestemmelsen om nasjonal typegodkjenning i kjøretøyforskriften § 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 bilforskriften 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 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 forskriftens § 9. For øyeblikket viser § 9 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 kravsnivå 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. september 2016.

## **6 Forordning (EU) nr. 168/2013**

### **6.1 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, men trer først bindende i kraft i Norge fra 1. september 2016.

### **6.2 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 salgsledd) 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.

### **6.3 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.

### **6.4 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 godkjenningsmyndigheten 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 delegerte 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.

### **6.5 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.

## **6.6 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.

## **6.7 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.

## **6.8 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 fremdriftsyteevne

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.

## 7 Forordning (EU) nr. 3/2014

### 7.1 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, men trer først bindende i kraft i Norge fra 1. september 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
- Bremseser, herunder eventuelle blokkeringsfrie bremseser 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

### 7.2 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.

## **8 Forordning (EU) nr. 44/2014**

### **8.1 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, men trer først bindende i kraft i Norge fra 1. september 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

### **8.2 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.

## **9 Forordning (EU) nr. 134/2014**

### **9.1 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, men trer først bindende i kraft i Norge fra 1. september 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: CO<sub>2</sub>-utslipp, drivstofforbruk, elektrisk energiforbruk og elektrisk rekkevidde
- Type VIII-prøve: Test av den miljørelaterte delen av egendiaagnosesystemer (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.

## **9.2 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 prøvemethoder 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 fordampning 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 CO<sub>2</sub>-utslipp, drivstofforbruk, elektrisk energiforbruk og elektrisk rekkevidde. Det er egne prøvemethoder 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.

## **10 Forordning (EU) nr. 901/2014**

### ***10.1 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, men trer først bindende i kraft i Norge fra 1. september 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 vedlikeholdsopplysninger, som beviser overensstemmelse overfor den godkjenningmyndigheten
- Modeller for samsvarssertifikat (COC)
- Modeller for fabrikasjonsplate og EU-typegodkjenningsmerket
- Modeller for EU-typegodkjenningssattester

- Nummereringssystemet for EU-typegodkjenningsattester
- 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

## ***10.2 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.

## **11 Vedlegg**

### ***11.1 Liste over vedlegg***

#### **11.1.1 Oversikt underkategorier med beskrivelse**

Klasse	Undertdeling	Beskrivelse	Volum	Hastighet	Effekt	Vekt	E-frekttvekt	Lengde	Bredde	Høyde	Merknad
L1e	L1e-A	Lettt motorredret tohjulst kjøretøy	≤ 50 cm <sup>3</sup>	≤ 45 km/h ≤ 25 km/h	≤ 4 kW ≤ 1 kW			≤ 4,000 mm	≤ 1,000 mm	≤ 2,500 mm	
	L1e-B	Sykkel med hjelpefremdrift som utkobles helt ved max hastighet									
L2e	Tohjulst moped	Tohjulst moped	≤ 50 cm <sup>3</sup>	≤ 45 km/h	≤ 4 kW	≤ 270 kg		≤ 4,000 mm	≤ 2,000 mm	≤ 2,500 mm	≤ 2 sifteklasser inkl fører
L2e	Trehjulst moped (PI)	Trehjulst moped (PI)	≤ 500 cm <sup>3</sup>	≤ 45 km/h	≤ 4 kW	≤ 270 kg		≤ 4,000 mm	≤ 2,000 mm	≤ 2,500 mm	≤ 2 sifteklasser inkl fører
L2e	Trehjulst moped kun for varetransport	Trehjulst moped kun for varetransport									Lasterplanetets lengde * bredde ≥ 0,3 * Kjøretøyets lengde * bredde
L3e	Tohjulst motorsykkel	Tohjulst motorsykkel	> 50 cm <sup>3</sup>	> 45 km/h	> 4 kW			≤ 4,000 mm	≤ 2,000 mm	≤ 2,500 mm	
	L3e-A1	Liten, veivane	≤ 125 cm <sup>3</sup>	≤ 11 kW	≤ 11 kW	≤ 140 kg	≤ 0,1 kW/kg				Ingen passasjerplass, setehøyde ≥ 900 mm, bakkeklaring ≥ 310 mm
	L3e-A1E	Liten, veivane - Enduro	≤ 125 cm <sup>3</sup>	≤ 11 kW	≤ 11 kW	≤ 100 kg	≤ 0,1 kW/kg				Ingen passasjerplass, setehøyde ≥ 700 mm, bakkeklaring ≥ 280 mm, tank ≤ 4 liter
	L3e-A1T	Liten, veivane - Trial	≤ 125 cm <sup>3</sup>	≤ 11 kW	≤ 11 kW	≤ 100 kg	≤ 0,1 kW/kg				Ikke nedtrimmet fra mer enn dobbel effekt
	L3e-A2	Mellomstor, veivane		≤ 35 kW	≤ 35 kW	≤ 140 kg	≤ 0,2 kW/kg				Ingen passasjerplass, setehøyde ≥ 900 mm, bakkeklaring ≥ 310 mm
	L3e-A2E	Mellomstor, veivane - Enduro		≤ 35 kW	≤ 35 kW	≤ 100 kg	≤ 0,2 kW/kg				Ingen passasjerplass, setehøyde ≥ 700 mm, bakkeklaring ≥ 280 mm, tank ≤ 4 liter
	L3e-A2T	Mellomstor, veivane - Trial		≤ 35 kW	≤ 35 kW	≤ 100 kg	≤ 0,2 kW/kg				L3e som ikke kan klassifiseres som A1 eller A2
	L3e-A3	Stor, veivane		≤ 140 kW	≤ 140 kW						Ingen passasjerplass, setehøyde ≥ 900 mm, bakkeklaring ≥ 310 mm
	L3e-A3E	Stor, veivane - Enduro		≤ 100 kW	≤ 100 kW						Ingen passasjerplass, setehøyde ≥ 700 mm, bakkeklaring ≥ 280 mm, tank ≤ 4 liter
	L3e-A3T	Stor, veivane - Trial		> 1 kW	> 1 kW	≤ 1,000 kg		≤ 4,000 mm	≤ 2,000 mm	≤ 2,500 mm	Som L3e med sidevoom, ≤ 4 sifteklasser inkl fører, ≤ 2 sifteklasser i sidevoom
L4e	Tohjulst motorsykkel midstevoom	Tohjulst motorsykkel midstevoom	> 50 cm <sup>3</sup>	> 45 km/h	> 1 kW	≤ 1,000 kg		≤ 4,000 mm	≤ 2,000 mm	≤ 2,500 mm	Trehjulst, som ikke kan klassifiseres som L2e
L5e	Motorredret trehjulst (trike)	Motorredret trehjulst (trike)									≤ 5 sifteklasser inkl fører
L6e	Trehjulst primært for persontransport	Trehjulst primært for persontransport									≤ 2 sifteklasser inkl fører
L6e	Trehjulst kun for varetransport	Trehjulst kun for varetransport									≤ 2 sifteklasser inkl fører
L6e	Lettt firehjulst (quad) (F)	Lettt firehjulst (quad) (F)	≤ 50 cm <sup>3</sup>	≤ 45 km/h	≤ 425 kg	≤ 425 kg		≤ 4,000 mm	≤ 2,000 mm	≤ 2,500 mm	≤ 2 sifteklasser inkl fører
L6e	Lettt firehjulst (quad) (C)	Lettt firehjulst (quad) (C)	≤ 900 cm <sup>3</sup>	≤ 45 km/h	≤ 425 kg	≤ 425 kg		≤ 4,000 mm	≤ 2,000 mm	≤ 2,500 mm	≤ 2 sifteklasser inkl fører
L6e	Lettt veigående firehjulst	Lettt veigående firehjulst			≤ 4 kW			≤ 3,000 mm	≤ 1,500 mm		
L6e-A	Lettt minibil	Lettt minibil			≤ 6 kW			≤ 3,000 mm	≤ 1,500 mm		
L6e-B	Lettt minibil utrustet for persontransport	Lettt minibil utrustet for persontransport			≤ 6 kW			≤ 3,000 mm	≤ 1,500 mm		Lasterplanetets lengde * bredde ≥ 0,3 * Kjøretøyets lengde * bredde
L6e-BP	Lettt minibil kun for varetransport	Lettt minibil kun for varetransport			≤ 6 kW			≤ 3,000 mm	≤ 1,500 mm		Firehjulst som ikke kan klassifiseres som L6e
L7e	Tung firehjulst (quad) (for persontransport)	Tung firehjulst (quad) (for persontransport)			≤ 450 kg	≤ 600 kg		≤ 4,000 mm	≤ 2,000 mm	≤ 2,500 mm	Firehjulst som ikke kan klassifiseres som L6e
L7e	Tung firehjulst (quad) (kun for varetransport)	Tung firehjulst (quad) (kun for varetransport)						≤ 4,000 mm	≤ 2,000 mm	≤ 2,500 mm	Firehjulst som ikke kan klassifiseres som L6e
L7e-A	Tung, veigående firehjulst, kun for persontransport	Tung, veigående firehjulst, kun for persontransport		≤ 90 km/h	≤ 15 kW						≤ 2 sifteklasser på sal inkl fører, Motorsykkelstyre
L7e-A1	Tung, veigående firehjulst, åpen	Tung, veigående firehjulst, åpen		≤ 90 km/h	≤ 15 kW						Bakkeklaring ≥ 180 mm
L7e-A2	Tung, terrenggående firehjulst, førerhus	Tung, terrenggående firehjulst, førerhus		≤ 90 km/h	≤ 15 kW						Bakkeklaring på sete inkl fører
L7e-B1	Tung, terrenggående firehjulst, åpen (all terrain quad)	Tung, terrenggående firehjulst, åpen (all terrain quad)		≤ 90 km/h	≤ 15 kW						≤ 2 sifteklasser på sal inkl fører, Motorsykkelstyre
L7e-B2	Tung, terrenggående firehjulst, åpen (all terrain quad)	Tung, terrenggående firehjulst, åpen (all terrain quad)		≤ 90 km/h	≤ 15 kW						≤ 3 sifteklasser på sete inkl fører, hvorav 2 er ved siden av hverandre
L7e-C	Tung minibil	Tung minibil		≤ 90 km/h	≤ 15 kW			≤ 3,700 mm	≤ 1,500 mm		Tilgang til bytte på maksimalt 3 sider
L7e-CP	Tung minibil primært for persontransport	Tung minibil primært for persontransport		≤ 90 km/h	≤ 15 kW			≤ 3,700 mm	≤ 1,500 mm		≤ 4 sifteklasser på sete inkl fører
L7e-CU	Tung minibil kun for varetransport	Tung minibil kun for varetransport		≤ 90 km/h	≤ 15 kW			≤ 3,700 mm	≤ 1,500 mm		≤ 2 sifteklasser på sete inkl fører, lastepplanetets lengde * bredde ≥ 0,3 * Kjøretøyets lengde * bredde