

Unngå importfellene



Overingeniør Tormod Schau forklarer at USA-modeller kan godkjennes hvis det foreligger produsentgaranti som viser at den amerikanske versjonen er identisk med den EU-typegodkjente versjonen, og dermed klarer alle krav.

TEKST & FOTO: IVAR KVADSHEIM

NMCU får stadig henvendelser fra folk som støter på problemer når de vil importere motorsykkel. Her er rådene som hjelper deg å unngå de vanligste fellene.

Nesten daglig får NMCU-kontoret henvendelser fra privatpersoner som har fått problemer med godkjenning av en importert motorsykkel. Den største utfordringen er å sørge for riktig og god nok dokumentasjon både for teknisk godkjenning og for å kunne beregnes avgifter og registrere sykkelen. Vi har samlet sammen de vanligste spørsmålene NMCU får og tatt dem med til Kjøretøyseksjonen hos Vegdirektoratet, der juridisk rådgiver Unni Augland Eik, overingeniør Tormod Schau og senioringeniør Espen Andersson guider gjennom regelverket de forvalter.

En privatperson ønsker å importere en brukt motorsykkel fra et land i EØS (Europeisk Økonomisk Samarbeidsområde). Motorsykkelen har vært registrert i dette landet siden den var ny. Hva slags dokumentasjon må privatpersonen kunne framvise på trafikkstasjonen for å få motorsykkelen godkjent i Norge?

Statens vegvesen: Hvis sykkelen er EF-typegodkjent (e-merket) og i original stand, er den i utgangspunktet godkjent i hele EØS-området. I et slikt tilfelle skal vognkortet fra landet du importerer fra inneholde dokumentasjonen som trengs for å få den registrert i Norge. Dette er "idealtilfellet", og en slik sykkel skal på papiret være uproblematisk å importere. Likevel er det noen fellere du må passe deg for.

Noen land (vær særlig obs på England) følger ikke EU-regelverket for vognkort og hvilke tekniske opplysninger det skal inneholde. I slike tilfeller kan Statens vegvesen be om annen dokumentasjon - for eksempel CoC (Certificate of Conformity = EUs typegodkjenningssertifikat), eller dokumentasjon fra fabrikant eller uavhengig godkjent teknisk laboratorium, for å finne informasjonen de må ha. Det er den som fremstiller kjøretøyet for godkjenning som er pliktig å fremlegge dokumentasjonen.

For å være helt trygg på å unngå problemer må du forsikre deg om at vognkortet eller tilleggskjøretøyet inneholder de nødvendige tekniske opplysningene. De vanligste manglene er vognkort som ikke inneholder opplysninger om motoreffekt, slagvolum og standstøy. Vær særlig obs på dette hvis du vil importere fra England, der opplysningene ofte mangler i vognkortet. Et eksempel på det motsatte er tyske vognkort, som inneholder det de skal.

Vær også obs på at myndigheter i enkelte land krever omtrent alt av papirer innlevert når sykkelen skal eksporteres, og gir i stedet ut et eksportdokument. Dette gjøres blant annet i noen tilfeller i Sverige. For å unngå problemet må du sørge for å få attesterte kopier av all dokumentasjon før papirene leveres inn til myndighetene, slik at du er sikker på å få med deg alt du trenger.

Er det noen forskjell i krav til dokumentasjon på en eldre og en nyere årsmodell, og i tilfelle, hvilke forskjeller?

Statens vegvesen: 17. juni 2003 er et viktig tidsskille. Da ble det innført en hel rekke nye krav for godkjenning av motorsykler, blant annet avgasskrav. Flere krav gjør også at det kreves mer dokumentasjon. Derfor bør man påse at en sykkel som er tatt i bruk etter denne datoen, er EF-typegodkjent og e-merket. Det innebærer nemlig at den tilfredsstillende alle disse kravene. For sykler som er registrert før denne datoen var det ikke like strenge krav til godkjenning, og dermed vil det også være lempeligere krav til dokumentasjon.

På sykler registrert før 17. juni 2003 gjelder også mange krav, men i praksis er det kravene til støy (forbikjøringstest, ikke standstøy) og bremses, samt det å dokumentere totalvekt som kan være problematisk. På sykler fra før 2003 er bremseskravene så enkle at de normalt kan kontrolleres av trafikkstasjonen der og da hvis du mangler dokumentasjon. Dette må imidlertid vurderes i hvert enkelt tilfelle.

Er det riktig at trafikkstasjonen kan kreve at privatpersoner framlegger støyttest (forbikjøringstest) for å få sykkelen godkjent i Norge? I tilfelle, når kan de kreve det? I tilfelle, hvilke tilbydere av slike støyttester godkjenner Statens vegvesen?

Statens vegvesen: Er sykkelen importert fra EØS, har e-merket eksosanlegg som det er forholdsvist enkelt å knytte til sykkelen det sitter på og trafikkstasjonen ikke har noen mistanke om at eksosanlegget er ødelagt, er det ikke behov for støyttest.

Hvis det er mistanke om at eksosanlegget er ødelagt, kan man få en indikasjon på om det stemmer ved å ta en standstøyttest og se om den avviker mye fra det som er oppgitt i vognkortet. Trafikkstasjonene har utstyr for å ta denne standstøyttesten.



Juridisk rådgiver Unni Augland Eik og senioringeniør Espen Andersson svarer på spørsmålene fra NMCUs Morten Hansen (til høyre).

Er det riktig at trafikkstasjonen kan kreve at privatpersoner framlegger vektgarantier fra produsent for å få sykkelen godkjent i Norge? I tilfelle, når kan de kreve det?

Statens vegvesen: Jo nyere sykkel og vognkort, jo mindre risiko er det for å støte på problemer her. Eldre sykler har i beste fall bare totalvekt, nyttelast og egenvekt i vognkortet og/eller vektplater. Fram til i fjor høst var dette godt nok, men nå trengs det vekter spesifisert på aksler. Dette er spesifisert i CoC eller andre papirer fra fabrikant på nyere sykler, men ikke på eldre. Kan du dokumentere totalvekt og egenvekt kan en mulig løsning være å gjøre et unntaksvedtak om at vi godtar mangelfull eller ingen dokumentasjon på akselvekter, eller at vi fastsetter noen vekter vi er rimelig trygge på selv. Dette må imidlertid vurderes i hvert enkelt tilfelle.

Hva må en privatperson som ønsker å importere en ny, uregistrert motorsykkel fra et land i EØS framvise av dokumentasjon for å få motorsykkelen godkjent i Norge?

Statens vegvesen: CoC skal være med. Husk også å sjekke at sykkelen faktisk er en Europaversjon, og ikke en USA-versjon.

Hva med USA-import?

Statens vegvesen: Det er i praksis ikke mulig å importere sykler som er tatt i bruk i USA etter 17. juni 2003, dersom det ikke kan dokumen-

teres at den er identisk med EU-versjonen (se nedenfor).

Vær også obs på at flere andre EØS-land har nasjonale unntaksregler som gjør at de kan importere sykler fra USA. Slike unntaksregler finnes ikke i Norge, og andre lands nasjonale unntaksregler gjelder heller ikke her. En USA-importert sykkel som er tatt inn og godkjent etter unntaksregler i andre land, vil i Norge behandles som den kommer rett fra USA.

Noen fabrikanter lager samme modell i USA og resten av verden: Hvordan kan det dokumenteres for å få godkjent en slik sykkel i Norge?

Statens vegvesen: Fabrikanten kan gi ut papirer som viser hvordan en sykkel laget til amerikanske regler forholder seg til europeiske krav. Enten må vi ha papirer fra produsenten som klart og tydelig viser vilkår for utbytting av deler eller en liste over enkeltkrav sykkelen klarer, eller en produsentgaranti som viser at den amerikanske versjonen er identisk med den EU-typegodkjente versjonen, og dermed klarer alle krav. Da får vi den garantien fra produsenten vi er ute etter.

De tre representantene fra Vegdirektoratet som deltok på møtet med NMCU den 23. april 2010 har lest gjennom denne artikkelen.

Certificate of Conformity (samsvarssertifikat)

CoC er et sertifikat fra produsenten som viser at kjøretøyet tilfredsstiller EUs typegodkjenningsskrav. Det er varierende praksis hos norske importører når det gjelder å skaffe CoC. Prøv hos den svenske importøren hvis du møter veggen hos den norske. Papirene er de samme i alle EØF-land og et CoC fra et annet land er dermed gyldig dokumentasjon i Norge.

Godkjent uavhengig laboratorium

Testlaboratorium som er godkjent av EU til å utføre tester og godkjenning. Mest kjent er tyske TÜV, men husk at TÜV (og andre godkjente laboratorium) også driver med andre ting, for eksempel helt vanlige trafikkstasjoner. Registerutskrift fra disse er ikke det samme som en faktisk test. Full oversikt over godkjente uavhengige laboratorier finner du ved å søke etter «technical services» på nettsiden ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive.