



## Statens vegvesen

Norsk Motorcykkel Union  
Boks 5126  
1503 MOSS

Behandlende enhet:  
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:  
Jo G Follestad - 22073738

Vår referanse:  
2004/28630-003

Deres referanse:

Vår dato:  
10.06.2004

### **Krav til støytest ved godkjenning av brukt motorsykel fra land innenfor EØF**

Vi viser til Deres brev av 12. mai 2004 og beklager at vi ikke rakk å besvare det innen 28. mai.

De tar opp spørsmål omkring krav om støytest i forbindelse med godkjenning av privat-importert, brukt motorsykel fra land innenfor EØF, og har noen konkrete spørsmål omkring dette.

De spør om Vegdirektoratet er enig i utsagnet:

”Ved godkjenning/registrering av privatimportert, brukt motorsykel fra EØF (samme typegodkjenningsregime som Norge er en del av), bør fremvising av registreringsdokument (vognkort) være tilstrekkelig for å stadfeste at motorsykkelen er typegodkjent”.

Vår første kommentar er at de samme tekniske krav skal tilfredsstilles enten en brukt motorsykel er ”privatimportert”, det vil si importert for eget bruk, eller importert for videre salg. Et utenlandsk vognkort viser at motorsykkelen har vært registrert i vedkommende land, enten på grunnlag av en EØF-typegodkjenning eller en nasjonal typegodkjenning, eller ved enkeltgodkjenning. Ettersom EU’s støy-direktiver er såkalte ”skal-direktiv”, det vil si direktiv som landene *skal* følge, må vi gå ut fra at motorsykkelen iallfall i original utførelse har tilfredsstilt gjeldende EU-krav da den ble registrert første gang. Vi ser derfor ingen grunn til å kreve fremlagt EU-dokumenter i forbindelse med støykrav-tilfredsstillelse.

Problemet som trafikkstasjonene står overfor her, er å avgjøre om motorsykkelen er i original stand med hensyn til eksosanlegget eller ikke. Erfaringsmessig er det forholdsvis mange som ikke er det. Helt fra de første ECE-regulation’ene og EU-direktivene trådte i kraft, har det vært krav om at komponentene i eksosanlegget skulle være merket med produsentens navn eller merke og type. De senere årene har det i tillegg vært krav om at komponentene i eksosanlegget skal være e-/E-merket med innpreging av typegodkjenningsnummeret. For motorsykler som har EØF-typegodkjenning eller norsk nasjonal typegodkjenning som er lagt inn i vårt typegodkjenningsregister, vil feltene ”Lyddemper innsug” og ”Lyddemper utblås”

Postadresse  
Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

Telefon 22 07 35 00  
Telefaks 22 07 37 68  
firmapost@vegvesen.no

Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Brynsengfare 6A  
OSLO

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

inneholde beskrivelser og/eller komponentkoder som skal samsvare med koder på komponentene.

De stiller i brevet tre konkrete spørsmål som De også har stilt til en del trafikkstasjoner:

1. Hva er det som utløser krav om støytest?
2. Hva slags støytest kreves for å få motorsykkelen godkjent?
3. Hvor henvises de som blir pålagt krav om støytest?

1. På det første spørsmålet er svaret fra alle stasjonene gjengitt som "Mistanke om uoriginalt ulovlig eller ødelagt eksosanlegg". Vi ville endret dette til "mistanke om uoriginalt eller defekt eksosanlegg". Alle uoriginale eksosanlegg er i prinsippet ulovlige inntil en støytest har vist at støykravet er tilfredsstilt. "Defekt" dekker både eksosanlegg med forandret støybilde ved naturlig slitasje og korrosjon, og eksosanlegg som det er gjort inngrep i.

2. Standstøymålemetoden er utviklet som en praktisk brukbar målemetode for massekontroll av biler og motorsykler i bruk, fordi den målemetoden som grenseverdiene og "konstruksjonsgodkjenningen" er knyttet til, forbikjørings-/akselerasjonsmålemetoden, er ubrukelig til dette formålet. Etersom motorsykler som akkurat ligger på støygrenseverdien knyttet til denne målemetoden kan ha ulike resultater etter standstøymålemetoden, er standstøyverdiene gjort typeavhengige. Når en motorsykel blir godkjent etter forbikjørings-/akselerasjonsmålemetoden, gjøres samtidig en standstøymåling. Overholdelse av verdien oppnådd ved denne (med en viss toleranse for slitasje og lignende) brukes senere som indikasjon på at motorsykkelen ville tilfredsstilt grenseverdien knyttet til forbikjørings-/akselerasjonsmålemetoden.

Konklusjonen på spørsmål 2 må derfor bli at ved mistanke om uoriginalt eksosanlegg vil det måtte kreves en test etter forbikjørings-/akselerasjonsmålemetoden, fordi standstøyverdien bare har relasjon til det originale eksosanleggets tilstand. Ved mistanke om defekt, originalt eksosanlegg vil derimot standstøymålemetoden være tilstrekkelig.

3. Standstøymåling kan foretas ved trafikkstasjonene; det er denne metoden som anvendes ved den periodiske kontrollen av biler. Forbikjørings-/akselerasjonsmålemetoden forutsetter spesielle forhold blant annet med hensyn til testområde, værforhold og bakgrunnsstøy, og kan derfor bare utføres av laboratorier.

Når det gjelder Deres ønske om en liste over laboratorier autorisert til å foreta forbikjørings-/akselerasjonstester, kan vi opplyse om at vi tidligere hadde planer om dette, men beklager å måtte si at vi nå ikke har kapasitet til å utarbeide en slik liste og holde den à jour. Vi ser likevel ikke dette som noe problem ettersom vegkontor og trafikkstasjoner med sin lokalkunnskap vil kjenne til og kunne vurdere laboratorier i eget distrikt. Vi har tidligere antydning følgende betingelser for godkjenning:

- Laboratorier skal være institusjoner eller registrerte firmaer (ikke enkeltpersoner).
- Laboratoriene skal inneha lydteknisk og en viss kjøretøyteknisk kompetanse (for å kunne avdekke opplagte "spesialpreparerte" motorvogner).
- Laboratoriene skal ha kjennskap til forbikjørings-/akselerasjonsmålemetoden fra EU-direktiv/ECE-regulering og ha måleutstyr som foreskrevet der.

Kjøretøyseksjonen  
Med hilsen



- Reidar H. Svendsen  
fagleder



Jo G. Follestad