

**Udkast til
Bekendtgørelse om**

godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område

I medfør af § 68 d, og 134 e i færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 168 af 14. februar 2023, fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 3 i bekendtgørelse nr. 664 af 30. maj 2023 om Færdselsstyrelsens opgaver, beføjelser og klageadgang:

Kapitel 1

Anvendelsesområde

§ 1. Bekendtgørelsen finder anvendelse på virksomheder, der af Færdselsstyrelsen er godkendt som prøvningsinstans eller kontrolinstans inden for færdselslovens område, jf. stk. 2.

Stk. 2. I denne bekendtgørelse forstås ved:

1) Godkendt prøvningsinstans: En virksomhed, der af Færdselsstyrelsen er godkendt som prøvningsinstans med adgang til at udføre prøvninger eller kalibreringer, eller udarbejde anvisninger, beregninger, vurderinger, rapporter og lignende, som dokumentation for opfyldelse af visse krav i regler om køretøjer på færdselslovens område.

2) Godkendt kontrolinstans: En virksomhed, der af Færdselsstyrelsen er godkendt til at godkende og efterprøve godkendte prøvningsinstansers kvalitetsstyringssystemer.

~~3) Detailforskrifter for Køretøjer: Bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr.~~

Stk. 3. Godkendte prøvningsinstanser og kontrolinstanser må alene varetage opgaver som godkendte instanser, når de er i besiddelse af en gyldig godkendelse i medfør af denne bekendtgørelse, jf. dog § 8 og § 29, stk. 2.

Kapitel 2

Godkendelse som prøvningsinstans

Betingelser

§ 2. Det er en betingelse for godkendelse, at prøvningsinstansen

1) til enhver tid kender, efterlever og afprøver efter gældende regler og faglige standarder i relation til det køretøjstekniske område indenfor hvilket det ønsker at varetage opgaver som prøvningsinstans, jf. § 7,

2) anvender et godkendt kvalitetsstyringssystem, jf. §§ 10-12,

3) i overensstemmelse med det godkendte kvalitetssikringssystem kan udarbejde prøvningsrapporter, der indeholder en entydig identifikation og beskrivelse af det prøvede køretøj eller af de relevante køretøjsdele m.v.,

4) har en professionel ansvarsforsikring, der dækker forhold vedrørende de opgaver, virksomheden udfører som godkendt prøvningsinstans, idet Færdselsstyrelsen kan stille mindstekrav til omfang og vilkår for forsikringsdækningen,

5) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs og

6) ikke har restancer til det offentlige på 50.000 kr. og derover.

Ansøgning

§ 3. Ansøgning om at blive godkendt som prøvningsinstans sendes til Færdselsstyrelsen og skal indeholde ansøgers navn, adresse, e-mail, telefonnummer og cvr. nr. Ansøgningen skal omfatte en nøjagtig

beskrivelse af de køretøjstekniske områder eller dele af områder, indenfor hvilke der søges om godkendelse, herunder arten af køretøjer, som godkendelsen skal omfatte.

Stk. 2. Dokumentation for, at virksomheden opfylder betingelserne i § 2, nr. 1-3, sker ved fremsendelse af dokumentation for det anvendte kvalitetsstyringssystem, jf. §§ 10-11, samt en aktuell bekræftelse fra en godkendt kontrolinstans om, at prøvningsinstansens kvalitetssikringssystem er kontrolleret, jf. § 12.

Stk. 3. Dokumentation for opfyldelse af § 2, nr. 4, sker ved fremsendelse af relevant dokumentation fra forsikringsselskabet.

Stk. 4. Dokumentation for overholdelse af § 2, nr. 5, sker ved virksomhedens erklæring herom på tro og love.

Stk. 5. Dokumentation for overholdelse af § 2, nr. 6, indhentes af Færdselsstyrelsen fra SKAT.

Stk. 6. Ansøgningen sendes til Færdselsstyrelsen i elektronisk form.

§ 4. Ud over de oplysninger, der er nævnt i § 3, kan Færdselsstyrelsen, hvis det skønnes nødvendigt, forlange andre relevante oplysninger fra den ansøgende virksomhed til brug for behandling af ansøgningen.

Godkendelse

§ 5. Færdselsstyrelsen træffer afgørelse om godkendelse som prøvningsinstans, når Færdselsstyrelsen har modtaget dokumentation, jf. §§ 2-4. Afgørelsen meddeles den ansøgende virksomhed med angivelse af hvilke områder, godkendelsen omfatter.

Stk. 2. Afgørelse om godkendelse som prøvningsinstans kan meddeles på vilkår, der relaterer sig til overholdelse af kravene i § 2, herunder krav om at prøvningsresultater samt kvalitetsdokumentation, der relaterer sig til opgavevaretagelsen som prøvningsinstans, skal opbevares i mindst 5 år.

§ 6. Når en prøvningsinstans er godkendt i medfør af denne bekendtgørelse, offentliggøres relevante oplysninger om virksomheden og godkendelsesområdet på Færdselsstyrelsens hjemmeside.

§ 7. En godkendt prøvningsinstans skal til enhver tid kende, efterleve og afprøve efter samtlige gældende regler og faglige standarder i relation til det køretøjstekniske område indenfor hvilket, det varetager sine opgaver.

Stk. 2. Inden for det eller de køretøjstekniske områder, som godkendelsen, jf. § 5, stk. 1, omfatter, skal prøvningsinstansen udføre kontrol, vurdering eller afprøvning efter [bekendtgørelse om Detailforskrifter for Køretøjer's indretning, udstyr og anvendelse, som er gældende for det pågældende køretøj, når køretøjet ikke er konstruktivt ændret, bilag 1 eller 2 til denne bekendtgørelse, når køretøjet er konstruktivt ændret](#), eller bekendtgørelse om særlige krav til biler til erhvervmæssig persontransport.

Stk. 3. For hvert køretøj, hvorpå der udføres kontrol, vurdering eller afprøvning, jf. stk. 2, skal prøvningsinstansen udarbejde en prøvningsrapport, som udleveres til køretøjets ejer. Prøvningsrapporten skal, hvor det er relevant, indeholde følgende:

- 1) En indledende konklusion på den gennemførte kontrol, vurdering eller afprøvning af køretøjet med angivelse af eventuelle forbehold.
- 2) En beskrivelse af det kontrollerede eller afprøvede køretøj.
- 3) Et eller flere eksteriørbilleder af køretøjet i sin helhed, og billeder der så vidt muligt viser de foretagne ændringer.
- 4) En beskrivelse af de foretagne ændringer på køretøjet.
- 5) Forslag til indberetning af ændringerne på køretøjet i Køretøjsregistret.

Stk. 4. En godkendt prøvningsinstans, der under løsning af sine opgaver gør brug af underleverandører, bærer ansvaret for underleverandørens faglige egnethed til formålet. Den endelige vurdering af, om det

afprøvede samlet set lever op til gældende regler og faglige standarder, jf. stk. 1, påhviler den godkendte prøvningsinstans.

Stk. 5. En godkendt prøvningsinstans må ikke varetage opgaver som godkendt kontrolinstans inden for et område, hvor prøvningsinstansen er godkendt til at udføre prøvninger i medfør af denne bekendtgørelse.

§ 8. En virksomhed kan udføre prøvninger, udarbejde anvisninger, beregninger, vurderinger, rapporter og lignende som dokumentation for opfyldelse af visse krav i regler om køretøjer til brug på færdselslovens område, som godkendt prøvningsinstans uden at være godkendt hertil af Færdselsstyrelsen, hvis virksomheden

1) er akkrediteret af et akkrediteringsorgan, som har undertegnet den europæiske samarbejdsorganisation for akkrediteringsopgaver (EA) multilaterale aftale om gensidig anerkendelse, til at udføre den pågældende type opgave, herunder i relation til de krav, der fremgår af relevante danske regler, eller

2) af den kompetente myndighed i et andet EU-land, i et EØS-land eller Tyrkiet er godkendt til at udføre den pågældende type opgave, herunder i relation til de krav, der fremgår af relevante danske regler.

Stk. 2. Færdselsstyrelsen kan kræve, at en virksomhed, som er godkendt af en udenlandsk kompetent myndighed, jf. stk. 1, nr. 2, fremlægger dokumentation for denne godkendelse, herunder hvilke køretøjstekniske områder godkendelsen vedrører.

Stk. 3. Den i stk. 1 og 2 nævnte dokumentation skal være udfærdiget på dansk, engelsk, norsk, svensk eller tysk.

Stk. 4. Færdselsstyrelsen er berettiget til at offentliggøre relevante oplysninger om de virksomheder, der opfylder betingelserne i § 8, herunder oplysninger om de køretøjstekniske områder, som akkrediteringen eller den udenlandske godkendelse vedrører.

Opretholdelse af godkendelsen som prøvningsinstans

§ 9. For at opretholde godkendelsen skal en godkendt prøvningsinstans til stadighed

1) overholde de krav, der er nævnt i § 2 og § 7, dog således, at restancer til det offentlige ved opretholdelsen af godkendelsen, ikke må overstige 100.000 kr., og

2) overholde eventuelle vilkår for godkendelsen, jf. § 5, stk. 2.

Stk. 2. En godkendt prøvningsinstans skal underrette Færdselsstyrelsen om enhver ændring i de forhold, som ligger til grund for godkendelsen, og som kan have betydning for opretholdelse af godkendelsen. Vurderer Færdselsstyrelsen herefter, at betingelserne for opretholdelse af godkendelsen ikke længere er til stede, træffer Færdselsstyrelsen afgørelse efter bestemmelserne i kapitel 5.

Krav til kvalitetsstyringssystemet

§ 10. En godkendt prøvningsinstans skal anvende et kvalitetsstyringssystem, som efter opgavernes art og omfang skal være målrettet mod virksomhedens aktiviteter som godkendt prøvningsinstans, jf. § 1, stk. 2, nr. 1. Kvalitetsstyringssystemet skal understøtte den godkendte prøvningsinstans i, at kravene i denne bekendtgørelse overholdes.

Stk. 2. Kvalitetsstyringssystemet skal efter opgavernes art og omfang svare til kravene i ~~standarderne den til enhver tid gældende version af~~ ISO 17020 eller ISO 17025 eller tilsvarende niveau ~~eller standard~~, og herunder stille krav om godkendelse og regelmæssig kontrol gennem en godkendt kontrolinstans, jf. § 12.

Stk. 3. Kvalitetsstyringssystemet skal være godkendt af en af Færdselsstyrelsen godkendt kontrolinstans.

§ 11. Kvalitetsstyringssystemet, jf. § 10, skal dokumenteres, eventuelt elektronisk, i form af en manual, eller en samling af dokumenter, der på systematisk og overskuelig måde redegør for procedurer, instruktioner, afvigelser og korrigerende handlinger i forhold til kvalitetsstyringssystemet.

Stk. 2. En godkendt prøvningsinstans skal opbevare kontrolinstansens kontrolrapporter, jf. § 12, samt den fulde dokumentation for det pågældende kvalitetsstyringssystem, jf. stk. 1, i mindst fem år efter udløbet af den periode, kontrolrapporten vedrører.

Stk. 3. Færdselsstyrelsen kan forlange, at en godkendt prøvningsinstans inden nærmere fastsat frist skal fremsende en digital version af de rapporter og anden dokumentation, der er nævnt i stk. 2.

Stk. 4. Færdselsstyrelsen kan til enhver tid gøre det til et vilkår for opretholdelsen af en godkendelse som prøvningsinstans, at en elektronisk version af de rapporter og anden dokumentation, der er nævnt i stk. 2, indsendes løbende og uopfordret inden for nærmere fastsatte frister.

§ 12. En godkendt prøvningsinstans skal til enhver tid kunne fremlægge en aktuel kontrolrapport fra en godkendt kontrolinstans, der bekræfter, at prøvningsinstansens kvalitetssikringssystem overholdes af virksomheden. Det påhviler den godkendte prøvningsinstans at sikre, at kontrolrapporten fornys i overensstemmelse med tidsmæssige terminer svarende til dem, der fremgår af den relevante standard. Godkendelse og efterfølgende løbende kontrol af kvalitetsstyringssystemet betales af den godkendte prøvningsinstans.

Kapitel 3

Godkendelse som kontrolinstans

Betingelser

§ 13. En virksomhed, der ønsker godkendelse som kontrolinstans, skal være organiseret og udøve sin virksomhed således, at der skabes tillid til dens virksomhed som kontrolinstans. Kontrolinstansen skal efterleve krav ~~svarende til den til enhver tid gældende version af~~ standard ISO 17021 eller tilsvarende niveau ~~eller standard~~.

Stk. 2. Kontrolinstansen

- 1) skal have en professionel ansvarsforsikring, der dækker forhold vedrørende de opgaver, virksomheden udfører som godkendt kontrolinstans efter denne bekendtgørelse, idet Færdselsstyrelsen kan stille mindstekrav til omfang og vilkår for forsikringsdækningen,
- 2) må ikke være under rekonstruktionsbehandling eller konkurs og
- 3) må ikke have forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover.

Ansøgning

§ 14. Ansøgning om godkendelse indsendes til Færdselsstyrelsen med angivelse af ansøgers navn, adresse, e-mail, telefon og cvr. nr. Dokumentation for, at virksomheden opfylder betingelserne i § 13, skal være vedlagt ansøgningen.

Stk. 2. Dokumentation for efterlevelse af relevant standard, jf. § 13, stk. 1, sker ved at fremsende en akkrediteringsskrivelse fra et akkrediteringsorgan, som har undertegnet den europæiske samarbejdsorganisation for akkrediteringsopgavers (EA) multilaterale aftale om gensidig anerkendelse, eller ved at fremsende en tilsvarende dokumentation.

Stk. 3. Dokumentation for opfyldelse af § 13, stk. 2, nr. 1, sker ved fremsendelse af relevant dokumentation fra forsikringsselskabet.

Stk. 4. Dokumentation for overholdelse af § 13, stk. 2, nr. 2, sker ved virksomhedens erklæring herom på tro og love.

Stk. 5. Dokumentation for overholdelse af § 13, stk. 2, nr. 3, indhentes af Færdselsstyrelsen fra SKAT.

Stk. 6. Ansøgningen sendes til Færdselsstyrelsen i elektronisk form.

§ 15. Ud over de oplysninger, der er nævnt i § 14, kan Færdselsstyrelsen, hvis det skønnes nødvendigt, forlange andre relevante oplysninger fra den ansøgende virksomhed til brug for behandling af ansøgningen, herunder fuldstændig dokumentation for de kvalitetssystemer, som kontrolinstansen ønsker at godkende og efterprøve, jf. § 17, samt dokumentation for, at disse kvalitetssystemer overholder kravene i § 10.

Godkendelse

§ 16. Færdselsstyrelsen træffer afgørelse om godkendelse som kontrolinstans, når Færdselsstyrelsen har den fornødne dokumentation for, at ansøger opfylder betingelserne for godkendelsen, jf. §§ 13-15.

Stk. 2. Afgørelse om godkendelse som kontrolinstans kan meddeles på vilkår, der relaterer sig til overholdelse af kravene i § 13, herunder krav om at kvalitetsdokumentation, der relaterer sig til opgavevaretagelsen som kontrolinstans, skal opbevares i mindst 5 år og indsendes til Færdselsstyrelsen inden nærmere fastsætte frister, enten uopfordret eller på forlangende.

§ 17. Færdselsstyrelsens afgørelse skal angive de kvalitetsstyringssystemer, som kontrolinstansen må godkende og efterprøve hos godkendte prøvningsinstanser, jf. § 10.

Stk. 2. Afgørelsen kan blandt andet meddeles på vilkår om,

- 1) at det kræver fornyet afgørelse fra Færdselsstyrelsen, inden der må foretages ændringer i de kvalitetsstyringssystemer, som en godkendt kontrolinstans må godkende og efterprøve, og
- 2) at en godkendt kontrolinstans løbende og af egen drift dokumenterer, at den fortsat opfylder betingelserne i § 13, stk. 1.

§ 18. Når en kontrolinstans er godkendt i medfør af denne bekendtgørelse, offentliggøres relevante oplysninger om kontrolinstansen og om godkendelsens indhold på Færdselsstyrelsens hjemmeside.

Opretholdelse af godkendelsen som kontrolinstans

§ 19. For at opretholde godkendelsen skal en godkendt kontrolinstans til stadighed

- 1) overholde de krav, der er nævnt i § 13, dog således, at restancer til det offentlige ved opretholdelsen af godkendelsen ikke må overstige 100.000 kr., og
- 2) overholde eventuelle vilkår for godkendelsen, jf. § 16, stk. 2, og § 17.

§ 20. En godkendt kontrolinstans skal underrette Færdselsstyrelsen om enhver ændring i de forhold, som ligger til grund for godkendelsen, og som kan have betydning for opretholdelse af godkendelsen. Vurderer Færdselsstyrelsen herefter, at betingelserne for opretholdelse af godkendelsen ikke længere til stede, træffer Færdselsstyrelsen afgørelse efter bestemmelserne i kapitel 5.

Indberetning af godkendte prøvningsinstanser, der ikke længere opfylder betingelserne for godkendelse

§ 21. Kontrolinstansen skal umiddelbart efter, det er konstateret, at en godkendt prøvningsinstans ikke længere opfylder betingelserne for godkendelse i medfør af denne bekendtgørelse, indberette forholdet til Færdselsstyrelsen.

Kapitel 4

Tilsyn

§ 22. Færdselsstyrelsen fører tilsyn med, at godkendte prøvningsinstanser og kontrolinstanser overholder kravene i denne bekendtgørelse og kan i den forbindelse forlange enhver oplysning fra de godkendte instanser, som er nødvendig for tilsynet.

§ 23. En godkendt prøvningsinstans skal efter anmodning fra Færdselsstyrelsen stille data, herunder prøvningsrapporter fra en udført prøvning indenfor godkendelsesområdet, til rådighed for Færdselsstyrelsen til brug for styrelsens tilsyn med prøvningsinstansen.

§ 24. En godkendt kontrolinstans skal efter anmodning fra Færdselsstyrelsen stille relevant information vedrørende godkendelse og kontrol af godkendte prøvningsinstanser til rådighed for Færdselsstyrelsen.

Kapitel 5

Tilbagekaldelse, suspendering og opsigelse

§ 25. Færdselsstyrelsen kan efter forudgående skriftlig advarsel tilbagekalde godkendelsen som prøvningsinstans eller kontrolinstans, hvis betingelserne for godkendelsen ikke længere er overholdt, hvis en godkendt prøvningsinstans ikke efterlever gældende regler og faglige standarder, jf. § 7, stk. 1 og 2, eller hvis der er sket grov eller gentagen overtrædelse af vilkårene for godkendelsen, jf. § 5, stk. 2, § 16, stk. 2 og § 17, stk. 2, eller af andre bestemmelser i denne bekendtgørelse. Vedrører den manglende overholdelse af betingelserne for godkendelsen strafbare forhold efter anden lovgivning, henhører spørgsmålet om retlighedsfrakendelse under domstolene.

Stk. 2. Er der tale om en ganske kortvarig periode, hvor betingelserne for godkendelsen, eller bestemmelserne i bekendtgørelsen i øvrigt midlertidigt ikke er opfyldt, kan Færdselsstyrelsen efter en konkret vurdering dispensere fra betingelsernes opfyldelse. En dispensation kan ikke meddeles for en periode, der overstiger 2 måneder.

Stk. 3. Vurderer Færdselsstyrelsen, at det ikke er muligt at dispensere fra de krav, der midlertidigt ikke kan opfyldes, kan Færdselsstyrelsen midlertidigt suspendere godkendelsen. Godkendelsen generhverves umiddelbart efter det overfor Færdselsstyrelsen er dokumenteret, at betingelserne for godkendelsen atter er til stede. En suspendering kan maksimalt strække sig over en periode på 6 måneder. Er der inden for den fastsatte periode ikke rettet op på de forhold, der har ført til suspenderingen, tilbagekaldes godkendelsen umiddelbart.

Stk. 4. I perioden, hvor suspenderingen, jf. stk. 3, er virksom, eller hvor en godkendelse sættes i bero, jf. § 26, stk. 2, kan fristerne for udarbejdelse og fremsendelse af henholdsvis kvalitetsrapporten eller ledelsesevalueringen eller resumeet heraf forlænges svarende til suspenderingsperioden uagtet de frister, der er fastsat i den relevante standard.

§ 26. En godkendt prøvningsinstans eller en kontrolinstans kan til enhver tid bringe godkendelsen til ophør ved meddelelse herom til Færdselsstyrelsen.

Stk. 2. En prøvningsinstans eller en kontrolinstans kan sætte godkendelsen i bero i en periode på op til 1 år ved meddelelse herom til Færdselsstyrelsen. Berostillelse kræver Færdselsstyrelsens tilladelse, hvis der er forløbet mindre end 1 år, siden godkendelsen sidst har været stillet i bero.

§ 27. Tilbagekaldelse, suspendering, berostillelse eller ophør af en godkendelse medfører ikke i sig selv, at de opgaver, prøvningsinstansen eller kontrolinstansen hidtil har varetaget i medfør af denne bekendtgørelse, skal anses for ugyldige.

Kapitel 6

Klage og indbringelse for domstolene

§ 28. Afgørelser truffet af Færdselsstyrelsen efter denne bekendtgørelse kan ikke indbringes for transportministeren eller anden administrativ myndighed, [jf. bekendtgørelse om Færdselsstyrelsens opgaver, beføjelser og klageadgang](#).

Stk. 2. Færdselsstyrelsens afgørelser om tilbagekaldelse og suspendering af en godkendelse skal af Færdselsstyrelsen uden unødigt ophold indbringes for domstolene, hvis den, mod hvem afgørelsen retter sig, gør indsigelse mod afgørelsen senest 4 uger efter, afgørelsen er meddelt den pågældende virksomhed. Afgørelsen skal indeholde oplysning herom.

Stk. 3. Retten kan bestemme, at indbringelse som nævnt i stk. 2 har opsættende virkning.

Standarder

§ 29. De standarder, der henvises til i denne bekendtgørelse, indføres ikke i Lovtidende.

Stk. 2. Standarder, jf. stk. 1, kan gennemses i Færdselsstyrelsen eller købes ved Dansk Standard.

Stk. 3. Standarder, jf. stk. 1, er gældende, selv om de ikke foreligger på dansk.

Kapitel 7

Ikrafttræden

§ 2930. Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. juli 2024.

Stk. 2. Ansøgninger om anerkendelse som prøvningslaboratorium, der ikke er afgjort inden ikrafttrædelsestidspunktet, behandles og afgøres efter reglerne i kapitel 2 om godkendelse som prøvningsinstans.

Stk. 3. Afgørelser om godkendelse som prøvningsinstans, der er truffet af Færdselsstyrelsen inden den 1. maj 2019, bevarer deres gyldighed. Bestemmelserne i denne bekendtgørelse finder i øvrigt anvendelse for sådanne godkendte prøvningsinstanser.

Kontrol og afprøvning af ibrugtagne personbiler (M1) og varebiler (N1)

A. Motoreffektforøgelser

Ved enhver forøgelse af motoreffekten skal en prøvningsinstans kontrollere, om bilen overholder følgende krav:

- 1) Motortuningen er ikke foretaget på en sådan måde, at det er tydeligt, at hele motoren er beregnet til langt større motoreffekt end den, der aktuelt ønskes godkendt.
- 2) En original motor er ikke droslet.
- 3) Teknisk egnethed, jf. afsnit A. 0.1.
- 4) Luftforurening, jf. afsnit A. 0.2.
- 5) Støj, jf. afsnit A. 0.3.

Ved motoreffektforøgelse op til 20% skal en prøvningsinstans ikke foretage kontrol af teknisk egnethed, jf. pkt. 3).

Derudover skal prøvningsinstansen, hvor det er relevant, foretage kontrol og afprøvning af motoreffektforøgelser, som det fremgår af henholdsvis afsnit A. 1., A. 2. eller A. 3.

A. 0.1. Teknisk egnethed

En prøvningsinstans skal kontrollere, at bilen er teknisk egnet til effektforøgelsen i forhold til kravene i følgende afsnit i Detailforskrifter for Køretøjer:

- 1) Afsnit 4 om styretøj.
- 2) Afsnit 5 om bremseser.
- 3) Afsnit 8 om bærende elementer.

Motoreffekten skal måles på motoren eller ved hjælp af rullefelt og ved bedst mulig korrektion, jf. UNECE-regulativ 85, for lufttryk, temperatur og rullemodstand til korrekt motoreffekt med tilhørende omdrejningstal. En prøvningsinstans skal overvære eller selv foretage afprøvningen. For uændrede motorer skal fabrikantens oplysning om motorens oprindelige effekt benyttes. Rullefeltet skal være kalibreret og vedligeholdet i henhold til rullefeltfabrikantens forskrifter.

Bilag 1

Kommenterede [CGOH1]: Hele bilag 1 og bilag 2 ophæves, da indholdet i stedet indsættes i bkg. om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse, som er i høring samtidig.

Bilfabrikantens oplysning om motoreffekt kan anvendes som udgangspunkt ved vurdering af motoreffektforøgelsen. Såfremt bilfabrikanten oplyser motoreffekten i henhold til SAE-brutto, skal der dog fratrækkes 15%.

A. 0.2. Luftforurening

Prøvningsinstansen skal kontrollere, om bilen, efter motoreffektforøgelsen, overholder kravene til luftforurening i Detailforskrifter for Køretøjer, afsnit 7.06. Derudover skal en prøvningsinstans, afhængigt af tidspunktet for bilens første registrering, foretage kontrol og afprøvning som angivet i henholdsvis afsnit A. 0.2.1. eller A. 0.2.2.

A. 0.2.1. Bil registreret første gang efter den 30. september 1990

Prøvningsinstansen skal kontrollere, om et af følgende tre punkter er overholdt:

- 1) Grænseværdierne for luftforurening i Detailforskrifter for Køretøjer, afsnit 7.06, er overskredet med højst 20%.
- 2) Der benyttes en motor fra en anden model eller et andet mærke, forudsat at den pågældende motor fra den anden bil opfylder samme eller nyere luftforureningsnorm end den, som gælder for den aktuelle bil. Det er en forudsætning, at motorens indsugningsmanifold, udstødningsmanifold og motorstyring inkl. følere og dyser er overflyttet uændrede, og at en eventuel katalysator eller partikelfilter er placeret højst 20 cm længere væk fra motoren, det vil sige længere nede ad udstødningen målt langs rørlængden.
- 3) Ændringen af motoren vedrører alene udskiftning til en anden ladeluftkøler eller montering af en ladeluftkøler.

A. 0.2.2. Bil registreret første gang før den 1. oktober 1990

Prøvningsinstansen skal for en benzinbil kontrollere, om bilen opfylder følgende krav til CO ved tomgang målt i henhold til Detailforskrifter for Køretøjer, pkt. 11.02.001:

- 1) Benzinbil registreret første gang efter den 30. september 1986: 3,5% CO.
- 2) Benzinbil registreret første gang før den 1. oktober 1986: 4,5% CO.
- 3) Benzinbil registreret første gang før den 1. april 1984: 5,5% CO.
- 4) Benzinbil registreret første gang før den 1. januar 1971: 7% CO.

Prøvningsinstansen skal for en dieselbil kontrollere, om bilen opfylder følgende krav til røgtæthed ved fri acceleration målt i henhold til Detailforskrifter for Køretøjer, pkt. 11.02.004:

- 1) Motorens røgtæthedstal på en dieselbil uden turbo overstiger ikke 2,5-1.
- 2) Motorens røgtæthedstal på en dieselbil med turbo overstiger ikke 3,0-1.

Ved chiptuning af en dieselbil skal en prøvningsinstans derudover kontrollere, om bilen overholder røggasværdierne i Detailforskrifter for Køretøjer, pkt. 7.06.001, nr. 4.

A. 0.3. Støj

Prøvningsinstansen skal kontrollere, at bilen, efter motoreffektforøgelsen, overholder kravene til støj i Detailforskrifter for Køretøjer, afsnit 7.05. Derudover skal prøvningsinstansen, afhængigt af tidspunktet for bilens første registrering, foretage kontrol og afprøvning som angivet i henholdsvis afsnit A. 0.3.1, A. 0.3.2 og A. 0.3.3.

Måling af støj skal udføres i henhold til følgende målemetoder:

- 1) Støjmålemetode I skal udføres i henhold til Detailforskrifter for Køretøjer, pkt. 11.01.001.
- 2) Støjmålemetode II udføres i henhold til bestemmelserne i Detailforskrifter for Køretøjer, pkt. 11.01.002.

3) Støjmålemetode IV udføres i henhold til bestemmelserne i Detailforskrifter for Køretøjer, pkt. 11.01.004.

Lydtrykmåleren skal opfylde kravene angivet i UNECE-regulativ 51-02.

A. 0.3.1. Bil registreret første gang efter den 30. september 1982

Prøvningsinstansen skal kontrollere, at bilen opfylder følgende krav:

- 1) Grænseværdien for støj målt efter støjmålemetode I er overskredet med højst 3 dB(A).
- 2) Udstødningssystemets dæmpning er virksomt ved alle belastninger og omdrejningstal.
- 3) Der er ikke i udstødningssystemet eller indsugningssystemet monteret uoriginale klapper eller lignende, der kan justeres automatisk eller manuelt, og hvis formål er at kunne forøge støjen udenfor måleområdet.

A. 0.3.2. Bil registreret første gang før den 1. oktober 1982

Prøvningsinstansen skal kontrollere, om bilen opfylder følgende støjkrav målt efter støjmålemetode II:

- 1) 82 dB(A) for bil med benzinmotor.
- 2) 86 dB(A) for bil med dieselmotor.

Alternativ til opfyldelse af støjkrav målt efter støjmålemetode II kan bilen opfylde følgende støjkrav målt efter støjmålemetode I:

- 1) 84 dB(A) for personbil.
- 2) 85 dB(A) for varebil.

Derudover skal prøvningsinstansen kontrollere, at bilen opfylder følgende krav:

- 1) Grænseværdierne ved henholdsvis støjmålemetode II og I er overskredet med højst 3 dB(A).
- 2) Udstødningssystemets dæmpning er virksomt ved alle belastninger og omdrejningstal.
- 3) Der er ikke i udstødningssystemet eller indsugningssystemet monteret uoriginale klapper eller lignende, der kan justeres automatisk eller manuelt, og hvis formål er at kunne forøge støjen udenfor måleområdet.

A. 0.3.3. Bil registreret første gang før den 1. juli 1969

Prøvningsinstansen skal kontrollere, at bilen opfylder ét af følgende to krav:

- 1) Bilen overholder grænseværdierne under pkt. A. 0.3.2.
- 2) Bilen støjer højst 3 dB(A) mere den originale bil målt efter støjmålemetode II eller IV.

Derudover skal prøvningsinstansen kontrollere, at bilen opfylder følgende krav:

- 1) Udstødningssystemets dæmpning er virksomt ved alle belastninger og omdrejningstal.
- 2) Der er ikke i udstødningssystemet eller indsugningssystemet monteret uoriginale klapper eller lignende, der kan justeres automatisk eller manuelt, og hvis formål er at kunne forøge støjen udenfor måleområdet.

A. 1. Motoreffektforøgelser op til 20%

Ved konstruktiv ændring af motor og ved motoreffektforøgelser op til 20% skal en prøvningsinstans alene foretage kontrol i henhold til afsnit A.

Hvis bilen har den oprindelige, men tunede motor, eller en tilsvarende, kan prøvningsinstansens kontrol af støjkravene være en kontrol af, at bilens referencestøjtal, målt i henhold til støjmålemetode II eller IV, er overskredet med højst 3 dB(A) målt ved uændret omdrejningstal.

A. 2. Motoreffektforøgelse 21-40 %

A. 2.1 Kontrol og afprøvning

Ved motoreffektforøgelse på 21-40% skal en prøvningsinstans, udover kontrol i henhold til afsnit A, kontrollere, at bilen opfylder ét af følgende fire krav:

- 1) Bilen svarer – eventuelt efter en ændring – til en original anden variant af bilmodellen med hensyn til bremseskiver, tromler, calipre, hjulcylindre og hovedcylinder samt dækbredde, og den aktuelle bils motoreffekt overstiger ikke den originale anden variants motoreffekt med mere end 20%.
- 2) Bremserne for hver aksel stammer fra en bil med mindst samme motoreffekt og tilladt akseltryk, og bilen overholder kravene til bremsekontrol jf. afsnit E. 2.
- 3) Bremseskiverne har mindst målene som angivet i afsnit A. 2.1.1., og bilen overholder kravene til bremsekontrol jf. afsnit E. 2.
- 4) Bremserne opfylder kravene angivet i afsnit A. 2.1.2., og bilen overholder kravene til bremsekontrol jf. afsnit E. 2.

A. 2.1.1. Kontrol af bremsefading ved hjælp af kontrol af bremseskivestørrelse

Forreste bremseskiver:

- 1) Skivediameter for (mm), minimum: $270 + 0,3 \times \text{effekt i kW} + (\text{akseltryk i kg} - 1000) \times 0,05$
- 2) Hvis skiverne er ventilerede (indvendige luftkanaler), er nødvendig skivediameter 10 mm mindre.

Bageste bremseskiver:

- 1) Skivediameter bag (mm), minimum: $240 + 0,3 \times \text{effekt i kW} + (\text{akseltryk i kg} - 1000) \times 0,05$
- 2) Hvis skiverne er ventilerede (indvendige luftkanaler), er nødvendig skivediameter 10 mm mindre.

A. 2.1.2. Kontrol af bremsefading på testbane

Prøvningsinstansen skal foretage afprøvning af bremserne ved testkørsel på lige strækning. Bilen accelereres maksimalt fra stilstand over en strækning på 800 ± 25 m, eller til bilen har nået sin topfart, hvis denne er opnået inden 800 meter. Straks derefter bremses med min. 6 m/s^2 til stilstand og uden hjulblokering og uden aktivering af ABS. Efter højst fem sekunder gentages samme øvelse. Afbremning, som skal være min. 6 m/s^2 , og pedaltryk, noteres ved 2. opbremsning. Samme øvelse gentages, så der foretages i alt 8 nedbremsninger, og ved den 8. nedbremsning skal bilen kunne præstere den samme deceleration som ved 2. opbremsning ved et pedaltryk højst 50% over det ved 2. opbremsning anvendte pedaltryk og højst 50 daN.

Belastningen i bilen under bremseprøven skal minimum være 150 kg. Hvis bilens nyttelast overstiger 50% af køreklar vægt, skal afprøvningen foretages ved minimum halv nyttelast. De monterede bremsebelægninger skal være af en type beregnet til kørsel på vej og må ikke have væsentligt lavere friktion i kold tilstand.

A. 3. Motoreffektforøgelse 41-100%, dog højst så der opnås effekt-/vægtforhold på maksimalt 20 kW/100 kg

Vægten er bilens køreklare vægt.

A. 3.1 Kontrol og afprøvning

Ved motoreffektforøgelse på 41-100% skal en prøvningsinstans

- 1) kontrollere, at bilen opfylder kravene i afsnit A. 2, og
- 2) foretage kontrol og afprøvning af bilens køreegenskaber, jf. afsnit A. 3.2.

Hvis bilen, eventuelt efter ændringer, svarer til en original anden variant af bilmodellen med hensyn til bremseskiver, tromler, calipre, hjulcylindre og hovedcylinder, samt dækbredde og hjulophæng, og den

aktuelle bils motoreffekt ikke overstiger den originale anden variants motoreffekt med mere end 20%, kan ovennævnte kontrol i pkt. 1) og 2) erstattes af prøvningsinstansens kontrol af, at bilen på de nævnte punkter svarer til den anden variant.

A. 3.2. Kontrol og afprøvning af køreegenskaber

Prøvningsinstansen skal efter motoreffektforøgelse kontrollere, om bilen

har tilstrækkelige sikre køreegenskaber i forhold til andre effektstærke og originale biler.

Prøvningsinstansen skal foretage afprøvning af bilens køreegenskaber ved testkørsel på tør eller våd asfalt, som angivet nedenfor. Belastningen i bilen under afprøvningen skal minimum være 150 kg. Hvis nyttelasten for en bil overstiger 50% af køreklar vægt, skal afprøvningen foretages ved minimum halv nyttelast.

Afprøvningen skal omfatte følgende test:

- 1) Maksimal acceleration i hvert gear.
- 2) Gasgivning i sving.
- 3) Retningsstabilitet op til 90% af topfarten.
- 4) Speederslip i sving, hvor der køres med størst mulige sideacceleration.
- 5) Dobbelt undvigemanøvre foretaget ifølge ISO 3888-1 med følgende korrektioner eller ifølge tilsvarende standard: For bil med en bredde på højst 1,90 m, uden spejle, kan benyttes en fast bredde af de tre sektioner af hver øvelse på 2,30/2,50/2,70 m. Ved en bredde på over 1,90 m må benyttes standardens køretøjsafhængige metode for fastsættelsen af bredden af de tre sektioner. Gennemkørselshastigheden skal minimum være 115 km/t, idet der dog gælder:
 - a) For biler registreret før den 1. november 2014 skal gennemkørselshastigheden minimum være 110 km/t.
 - b) For biler med smallere dæk end 205 eller biler, der er registreret første gang før den 1. januar 1980, skal gennemkørselshastigheden være minimum 105 km/t.

For at bestemme de 90% af topfarten som nævnt i pkt. 3) benyttes en matematisk fremregning i forhold til den forøgede effekt for at bestemme en teoretisk topfart, hvis bilen ikke afprøves helt til topfarten.

A. 4. Motoreffektforøgelse over 100%, eller så der opnås et effekt-/vægtforhold på over 20 kW/100 kg

Vægten er bilens køreklare vægt.

A. 4.1. Kontrol

Ved motoreffektforøgelse over 100%, eller så der opnås et effekt-/vægtforhold på over 20 kW/100 kg, skal en prøvningsinstans, udover kontrol i henhold til afsnit A, kontrollere, at bilen, eventuelt efter en ændring, svarer til en original anden variant af bilmodellen med hensyn til bremseskiver, tromler, calipre, hjulcylindre og hovedcylinder, samt dækbredde og hjulophæng, og at den aktuelle bils motoreffekt ikke overstiger den originale anden variants motoreffekt med mere end 20%.

B. Topfartforøgelse eller ændring af topfartbegrænsning

Ved topfartforøgelse eller ændring af en topfartbegrænsning, som medfører en forøgelse af topfarten på mere end 10%, skal en prøvningsinstans foretage afprøvning af retningsstabilitet ved 90% af den nye topfart. Afprøvningen skal påvise, at bilen har tilstrækkeligt sikre køreegenskaber.

Til fastlæggelse af de 90% af topfarten skal prøvningsinstansen benytte en matematisk fremregning i forhold til den aktuelle effekt for at bestemme en teoretisk topfart, hvis bilen ikke afprøves helt til topfarten.

C. Udskiftning af hjul

Ved udskiftning af hjul skal en prøvningsinstans foretage kontrol af, om bilen er teknisk egnet til at få foretaget den pågældende ændring af hjulene. Prøvningsinstansen skal foretage følgende:

- 1) Kontrol af om krav til hjul og afskærmning, jf. Detailforskrifter for Køretøjer, afsnit 8.02 og 9.01, er overholdt.
- 2) Kontrol og afprøvning af køreegenskaber, jf. afsnit A. 3.1, hvis kravene i afsnit C. 2. ikke er opfyldt.
- 3) Kontrol af decelerationskrav for driftsbremse og nødbremse, jf. Detailforskrifter for Køretøjer, afsnit 5.03, hvis dækomkredsen øges med mere end 5%.
- 4) Kontrol af om kravene i afsnit C. 1. er opfyldt.

C. 1. Særlige krav til hjul

- 1) Sporvidden må ikke forøges med mere end 20 mm eller formindskes i forhold til de af bilfabrikanten tilladte mulige sporvidder. Dette kontrolleres ved hjælp af fælgenes indpresningsdybde.
- 2) Der må kun monteres sporviddeforøgere, der centrerer på navet og i fælgenes centerhul, og som sammen med den aktuelle fælg giver en samlet ændring af sporvidden, der ikke overstiger det i pkt. 1) nævnte.

C. 2. Almindelige krav til hjul

- 1) Forskellen i ændring af dækomkredsen for og bag må ikke overstige 5%.
- 2) Dækbreddeforøgelsen på baghjulene må ikke overstige dækbreddeforøgelsen på forhjulene med mere end højst 20 mm.
- 3) Dækbreddeforøgelsen på forhjulene må ikke overstige dækbreddeforøgelsen på baghjulene.
- 4) Dækbredder må ikke være mindre end det mindste, som den pågældende motorvariant af bilen leveres originalt med.
- 5) Dækprofilforholdet for og bag skal være ens, hvis bilen leveres originalt med ens dækprofilforhold for og bag. Hvis bilen leveres originalt med forskel i dækprofilforhold for og bag, skal denne forskel bevares. Profilforholdet på baghjulene må dog mindskes med én størrelse mere end på forhjulene.

D. Udskiftning af fjedre, støddæmpere og krængningsstabilisator

Ved udskiftning af fjedre, støddæmpere og krængningsstabilisator skal en prøvningsinstans foretage kontrol af, om bilen er teknisk egnet til at få foretaget den pågældende ændring af fjedre, støddæmpere og krængningsstabilisator. Prøvningsinstansen skal foretage følgende:

- 1) Kontrol og afprøvning af køreegenskaber, jf. afsnit A. 3.1., hvis kravene i afsnit D. 2. ikke er opfyldt. Ved udskiftning af krængningsstabilisator kontrolleres og afprøves dog kun jf. afsnit A. 3.1., pkt. 4. og 5.
- 2) Kontrol af om bilen opfylder kravene i køretest X2, jf. afsnit K. 3.2., hvis kravene i afsnit D. 2. ikke er opfyldt.
- 3) Kontrol af lygters højde, jf. Detailforskrifter for Køretøjer, afsnit 6.01, og eventuel tilkoblingsanordnings højde, jf. afsnit 9.05.
- 4) Kontrol af om kravene i afsnit D. 1. er opfyldt.

D. 1. Særlige krav til fjedre, støddæmpere og krængningsstabilisator

- 1) Fjedre, støddæmpere og krængningsstabilisator skal monteres efter komponentfabrikantens anvisning.
- 2) Fjedrene skal sidde spilfrit i sine fjederskåle – også ved fuld udfjedring af hjulene, eller så snævert at positionen fastholdes sikkert.

3) Udskiftning af fjedre, støddæmpere eller krængningsstabilisator må ikke forudsætte ændring i bilens tilladte akseltryk eller totalvægt.

4) Der må ikke ske udskiftning til fjedre af anden type. Dog kan der være monteret supplerende fjedre af samme type, eller luftfjedre med automatisk, fast højdejustering, der træder i funktion, når tændingen tilsluttes.

D. 2. Almindelige krav til fjedre, støddæmpere og krængningsstabilisator

1) Støddæmpere for og bag skal af bil- eller støddæmperfabrikanten være beregnet til den aktuelle bilmodel og -variant.

2) Krængningsstabilisator for og bag skal af bil- eller krængningsstabilisatorfabrikanten være beregnet til den aktuelle bilmodel og -variant.

3) Fjedrene for og bag skal af bil- eller fjederfabrikanten være beregnet til den aktuelle bilmodel og -variant.

4) Fjedrene må i ubelæsset stand højst give en sænkning på 40 mm i forhold til den originale bil, og der må ikke være uoriginal justeringsmulighed for større sænkning end 40 mm.

5) Fjedrene må i ubelæsset stand højst give en hævnning på 20 mm i forhold til den originale bil, og der må ikke være uoriginal justeringsmulighed for større hævnning end 20 mm.

E. Udskiftning af bremsesystem

Ved udskiftning af bremsesystem skal en prøvningsinstans foretage kontrol og afprøvning, jf. afsnit E. 1., af om kravene i Detailforskrifter for Køretøjer, afsnit 5 om bremsesystemer, er overholdt. Derudover skal en prøvningsinstans foretage kontrol i henhold til E. 2. eller E. 3., hvor det er relevant.

E. 1. Kontrol og afprøvning

Prøvningsinstansen skal kontrollere følgende krav:

1) Bremsesystemet er monteret uden ændring af bremsekomponenter eller hjulophæng.

2) Bremsesystemet stammer i sin helhed fra en bilvariant med mindst samme effekt og mindst samme tilladte for- henholdsvis bagakseltryk.

3) Vægtfordelingen for den aktuelle bil svarer til donorbilens. Der må maksimalt være en ændring på 100 kg i differencen mellem tilladt akseltryk for og bag i forhold til donorbilens.

Hvis et eller flere af ovennævnte pkt. 1), 2) og 3) ikke er opfyldt, skal prøvningsinstansen kontrollere eller foretage afprøvning af følgende:

a) De monterede skiver eller tromler opfylder kravene til fadingsstabilitet, hvilket kan kontrolleres på én af følgende fire måder:

i. De monterede skiver eller tromler stammer fra en bil med mindst samme effekt og mindst samme tilladte for- henholdsvis bagakseltryk.

ii. De monterede skiver har mindst samme diameter og tykkelse som de originale skiver eller de monterede tromler har mindst samme diameter og bredde som de originale tromler.

iii. De monterede skiver har mindst den diameter, som er anført i afsnit A. 2.1.1.

iv. Der er foretaget afprøvning af bremsefading om nævnt i afsnit A. 2.1.2.

b) Bilen skal kunne decelerere min. 9 m/s² på tør vej uden hjulblokade, dog min. 8 m/s² for biler fra før 1980, eller bedre præstation end med originalbremser. Biler med ABS skal kunne decelerere min. 9 m/s² når ABS-systemet regulerer på alle hjul. Belastningen i bilen under bremseprøven skal minimum være 150 kg. Hvis lasteevnen overstiger 50% af køreklar vægt, skal afprøvningen dog foretages ved minimum halv nyttelast.

Pedaltryk må ikke overstige 50 kg. Alternativt skal kunne opnås følgende decelerationer: Højest 0,5 m/s² mindre end svarende til friktionskoefficienten μ_{glide} , eller højest 1,0 m/s² mindre end svarende til friktionskoefficienten μ_{max} .

c) Baghjulene må ikke blokere før forhjulene ved den opnåelige deceleration på tør vej.

d) Hovedcylinder: Prøvningsinstansen skal udføre en teknisk vurdering af, at pedalvandring er tilstrækkelig, hvis en kreds falder ud.

e) Særlige beslag følger med for at montere caliprene eller bremsekiverne: Hvis delene kommer fra en bremsefabrikant, der også fremstiller originale bremsedele til biler, eller en bremsefabrikant, som har solgt mindst 200 calipersæt, skal der ikke foretages yderligere. Ellers gælder f) og g) nedenfor.

f) Særlige beslag skal fremstilles for at montere caliprene eller bremsekiverne: Prøvningsinstansen skal udføre en beregning eller teknisk vurdering af, at styrken af beslagene er tilstrækkelig.

g) Særlige beslag boltes på hjulophænget for at montere caliprene: Prøvningsinstansen skal udføre en beregning eller teknisk vurdering af, at styrken af beslagene, herunder hjulophænget tæt på de nye beslag, er tilstrækkelig.

h) Bremses, der ikke stammer fra en anden bil, skal også være beregnet til helårsbrug og ikke kun til motorløb eller banebrug.

E. 2. Udskiftning af elementer i bremsetransmissionen

Hvis pedalarmer eller lignende udskiftes, skal prøvningsinstansen udføre en beregning eller teknisk vurdering af, at styrken er tilstrækkelig og kontrollere sikkerheden, herunder sikring af samlinger m.v., samt foretage kontrol af nødvendig vandring, hvis det er relevant.

E. 3. Montering af ABS

Ved montering af ABS skal prøvningsinstansen kontrollere, at der benyttes et komplet system, herunder hjulbremses, ABS-blok, hjulfølere, advarselslamper, m.v., fra en bil, hvor bremsesystemet er godkendt i henhold til UNECE-regulativ 13 eller 13H. Prøvningsinstansen skal kontrollere den korrekte montering af systemet samt foretage vurdering af korrekt funktion på tør vej, glat vej og vej med split friktion, jf. ECE-regulativ 13H, Annex 6.

Ved montering af et ABS-system, der ikke stammer fra en bil, hvor bremsesystemet er godkendt i henhold til UNECE-regulativ 13 eller 13H, skal prøvningsinstansen foretage afprøvning af, om kravene i UNECE-regulativ 13H, Annex 6, er overholdt.

Ved afmontering af ABS skal prøvningsinstansen foretage kontrol og afprøvning i henhold til afsnit E. 1.

F. Udskiftning af hjulophæng

Ved udskiftning af hjulophænget skal en prøvningsinstans foretage kontrol og afprøvning, jf. afsnit F. 1., af, om kravene i Detailforskrifter for Køretøjer, afsnit 4 om styreapparat og afsnit 8 om bærende elementer, er overholdt.

F. 1. Kontrol og afprøvning

Ved udskiftning af hjulophæng, skal prøvningsinstansen foretage kontrol og afprøvning af følgende:

1) Køreegenskabstest som angivet i afsnit A. 3., medmindre komponenternes geometri, herunder afstande mellem fastgørelsespunkter og ledcentre, er uændret.

2) Vurdering af styrken af delene i hjulophænget. En af følgende muligheder skal benyttes:

- a) Hvis delene kommer fra en bilfabrikant eller er fremstillet af en komponentfabrikant, der også fremstiller originale hjulophængsdele til biler, anses styrken for at være tilstrækkelig, hvis komponentfabrikanten oplyser, at komponenten er egnet til den pågældende bilmodel.
- b) Hvis delene er fremstillet af en komponentfabrikant, der ikke fremstiller originale dele til biler, men som har solgt mindst 200 hjulophængssæt, anses styrken for at være tilstrækkelig, hvis komponentfabrikanten oplyser, at komponenten er egnet til den pågældende bilmodel.
- c) Hvis bilen, hvorfra hjulophænget stammer, minimum har samme tilladte akseltryk og hører til henholdsvis for- eller baghjul, anses styrken for at være tilstrækkelig.
- d) Prøvningsinstansen udfører en beregning eller teknisk vurdering, der viser, at delene har tilstrækkelig styrke.
- 3) Hvis særlige beslag skal fremstilles: Prøvningsinstansen udfører en beregning eller teknisk vurdering af styrken af beslag og fastgørelse og området omkring fastgørelsen til karrosseri eller chassisramme, hvis denne også ændres, der viser, at delene har tilstrækkelig styrke.

F. 2. Ændring af totalvægt/akseltryk

Hvis en bilmodel findes i flere varianter, må den tilladte totalvægt/akseltryk forøges til den totalvægt/akseltryk, der gælder for en anden variant under forudsætning af, at bremses og bærende elementer, herunder chassis/karrosseri samt hjulophæng, hvilket her vil sige hjul, fjedre, spindler, fjederben, bærearmer, reaktionsarme, forbro, bagbro og krængningsstabilisator, efter eventuel udskiftning, svarer til varianten med den større totalvægt/akseltryk. En prøvningsinstans skal foretage kontrol af, at den konkrete bil svarer til varianten med højere totalvægt/akseltryk, for så vidt angår bremses og bærende elementer.

G. Ændring af karrosseri eller chassisramme

Ved ændring af karrosseri og chassisramme skal en prøvningsinstans foretage kontrol og afprøvning af, om kravene i Detailforskrifter for Køretøjer, afsnit 4 om kollisionssikret styreapparat, afsnit 8 om bærende elementer og afsnit 9.01 om udragende dele, er overholdt.

Kontrollen og afprøvningen skal foretages i henhold til afsnit G. 1. og G. 2. Der skal dog ikke foretages afprøvninger, hvis prøvningsinstansen i stedet ved kontrol kan konkludere, at ét af følgende to punkter er opfyldt:

- 1) Bilen efter ændring kommer til at svare til en eksisterende, original bil af samme model.
- 2) Karrosseriet er et ikke-bærende karrosseri, og bilen er registreret før 1. maj 1977.

G. 1. Kontrol og afprøvning

Følgende punkter skal være overholdt i de nævnte situationer:

- 1) Bilen er ændret til cabriolet, targa, pickup m.v., og der er monteret de samme forstærkninger som på en original udgave af en given cabriolet, targa, pickup m.v.: Hvis ikke rat og fastgørelse er det samme, og bærende dele i forenden er uændrede, skal prøvningsinstansen ved afprøvning eller ved vurdering i henhold til afsnit K. 1., kontrollere, at bestemmelserne om kollisionssikret styreapparat, jf. UNECE-regulativ 12, fortsat er opfyldt.
- 2) Der er foretaget mindre ændringer, hvor mindre betydende bærende dele af karrosseriet eller af chassisramme er modificeret: Prøvningsinstansen skal udføre en beregning eller teknisk vurdering, der viser, at styrken er tilstrækkelig. Det samme gælder ved udskiftning af de originale dørhængsler, der gør det muligt at åbne døren opad.
- 3) Der er foretaget ændringer af selvbærende karrosseri eller chassisramme for at muliggøre nye eller ændrede fastgørelsespunkter for hjulophæng: Prøvningsinstansen skal udføre en beregning eller teknisk

vurdering, der viser, at styrken af beslag og fastgørelse og området omkring fastgørelsen til karrosseri eller chassisramme er tilstrækkelig.

4) Der er foretaget ændringer af selvbærende karrosseri eller chassis for at muliggøre nye eller ændrede fastgørelsespunkter for motor, gear og transmission: Prøvningsinstansen skal udføre en beregning eller teknisk vurdering, der viser, at styrken af beslag og fastgørelse samt området omkring fastgørelsen til karrosseri eller chassisramme er tilstrækkelig.

G. 2. Forstærkning af karrosseri eller chassisramme

Forstærkning af karrosseri eller chassisramme må ikke medføre risiko for revnedannelse i andre dele af konstruktionen. Prøvningsinstansen skal udføre en beregning eller teknisk vurdering, der viser, at forstærkningerne ikke medfører øget risiko for revnedannelse i andre dele af konstruktionen. Beregning eller vurdering kræves dog ikke ved montering af styrtbur eller bøjle til motorsportsbrug.

H. Udskiftning af rat

For personbil registreret første gang efter 30. april 1977 og varebil med en totalvægt på under 1.500 kg og registreret første gang efter 31. marts 2002, skal en prøvningsinstans kontrollere, at bilen opfylder én af følgende bestemmelser:

- 1) Kollisionssikret styreapparat, jf. Detailforskrifter for Køretøjer, afsnit 4.01.021.
- 2) Rattet stammer fra en personbil, som er EU-typegodkendt.

I. Ombygning til rustvogn

Ved ombygning og forlængelse til rustvogn skal en prøvningsinstans foretage kontrol af, om bilens karrosseri opfylder kravene i Detailforskrifter for Køretøjer afsnit 8 om bærende elementer. Kontrollen foretages ved at kontrollere, at følgende krav er overholdt:

- 1) Ombygningen af karrosseriet med hensyn til bund og sidepaneler er udført efter B-stolpen. Konstruktionen kan dog være suppleret med en forhøjet tagkonstruktion mellem A- og B-stolpe.
- 2) Bilens originale profilforbindelse mellem A- og B-stolpe ikke er ændret.
- 3) Karrosseriet efter B-stolpen er udført som et lukket kisterum.
- 4) Tilladte akseltryk forøges ikke.
- 5) Tilladt totalvægt kan øges til summen af tilladte akseltryk uden ny kontrol af bremses.
- 6) Totalvægt/akseltryk kan forøges i henhold til afsnit F. 2.
- 7) Prøvningsinstansen skal udføre en beregning eller teknisk vurdering, der viser, at styrken af den forlængede bil er tilstrækkelig, og give en erklæring om, at karrosseri eller chassisramme kan modstå de påvirkninger, der opstår under normal anvendelse og belastning af bilen.

J. Ombygning af VW Type 1 til buggy eller lignende

J. 1. Afkortning af platformrammen

Ved ombygning af VW Type 1 til buggy eller lignende skal en prøvningsinstans foretage kontrol følgende tre punkter:

- 1) Bilen er ombygget med andet karrosseri i sammenhæng med afkortning af platformrammen med 273-370 mm \pm 20 mm.
- 2) Bilen er monteret med originale fælge eller med fælge med afvigende mål og følgende begrænsninger:
 - a) Forreste fælge med bredde op til 5,5" og indpresningsdybde mellem det originale og 6 mm.

b) Bageste fælg med en bredde på op til 10" og indpresningsdybde mellem det originale og -50 mm.

c) Dækkenes diameter ændres med højst 5% i forhold til originalmonteringen.

3) Bilens effekt overstiger ikke

a) 63 kW, hvis bilen har McPherson hjulophæng og skivebremser foran,

b) 51 kW, hvis bilen har langsvingarme og skivebremser foran, eller

c) 44 kW, hvis bilen har tromlebremser foran.

Prøvningsinstansen skal udføre en beregning eller teknisk vurdering, der viser, at styrken af den forkortede platformramme og karrosseri er tilstrækkelig, og give en erklæring om, at platformramme og karrosseri kan modstå de påvirkninger, der opstår under normal anvendelse og belastning af bilen.

Når karrosseriet skiftes ud på en bil registreret første gang den 1. maj 1977 eller senere, skal prøvningsinstansen kontrollere, at det kollisionssikre styreapparat opfylder reglerne i afsnit K. 1.

J. 2. Uden afkortning af platformrammen

Ved montering af andet karrosseri på VW Type 1, uden afkortning af platformrammen, skal en prøvningsinstans kontrollere, at bilen overholder kravene i afsnit K.

Når karrosseriet skiftes ud på en bil registreret første gang den 1. maj 1977 eller senere, skal prøvningsinstansen kontrollere, at det kollisionssikre styreapparat opfylder reglerne i afsnit K. 1.

K. S sammensat bil

Ved en sammensat bil forstås en bil, der er sat sammen af komponenter fra forskellige bilmodeller eller universalkomponenter under følgende forudsætninger.

K. 0.1. Bil, hvor karrosseri/chassisramme ikke er ændret

Hvis selv bærende karrosseri eller chassisramme ikke er ændret, for så vidt angår bærende dele bortset fra eventuelle beslag, anses bilen alligevel for en sammensat bil, hvis der er foretaget tre eller flere af følgende ændringer:

1. Forhjulsoophæng er udskiftet til forhjulsoophæng fra anden bilmodel eller komponentfabrikant.
2. Baghjulsoophæng er udskiftet til baghjulsoophæng fra anden bilmodel eller komponentfabrikant.
3. Styretøj er udskiftet til styretøj fra anden bilmodel eller komponentfabrik.
4. Motor er udskiftet til motor med andet antal cylindre eller anden cylinderkonfiguration.

K. 0.2. Bil med ændret karrosseri/chassisramme

Hvis selv bærende karrosseri eller chassisramme er ændret, for så vidt angår bærende dele, anses bilen for en sammensat bil, hvis der tillige er foretaget to eller flere af følgende ændringer:

1. Forhjulsoophæng er udskiftet til forhjulsoophæng fra anden bilmodel eller komponentfabrikant.
2. Baghjulsoophæng er udskiftet til baghjulsoophæng fra anden bilmodel eller komponentfabrikant.
3. Styretøj er udskiftet til styretøj fra anden bilmodel eller komponentfabrikant.
4. Motor er udskiftet til motor med andet antal cylindre eller anden cylinderkonfiguration.

En prøvningsinstans skal foretage kontrol af, om den sammensatte bil overholder de tekniske krav i Detailforskrifter for Køretøjer afhængigt af bilens årgang.

For så vidt angår bilens kollisionssikkerhed, køreegenskaber, bremses, motoreffekt, støj, luftforurening, styrke af karrosseri eller chassisramme, og hjulophæng samt sikkerhedsseleforankringer, skal prøvningsinstansen dog kontrollere, at bilen overholder de relevante krav i afsnit K. 1.-K. 8.

K. 1. Styreapparat og kollisionssikring

På personbil registreret første gang efter den 30. april 1977, skal prøvningsinstansen foretage en teknisk vurdering af, om personbilen opfylder Detailforskrifter for Køretøjer, afsnit 4 om kollisionssikret styreapparat. Tilsvarende gælder for varebil med en tilladt totalvægt på højst 1.500 kg, som er registreret første gang efter den 31. marts 2002.

Prøvningsinstansen skal for ovennævnte biler foretage den tekniske vurdering ud fra fastgørelsen af komponenter samt styreapparatets indbyggede muligheder for at deformere eller adskille sig, så rattet ikke flyttes længere end angivet i UNECE-regulativ 12.

Desuden skal prøvningsinstansen kontrollere, at bilen er forsynet med et rat, som er godkendt i henhold til UNECE-regulativ 12, eller med et originalt rat fra en EU-typegodkendt personbil.

K. 2. Køreegenskaber

Prøvningsinstansen skal foretage en køreegenskabstest af den sammensatte bil som angivet i afsnit A. 3.2, dog med undtagelse af afprøvning af speederslip, pkt. 4, der erstattes af test X3, jf. afsnit K. 2.1. Derudover skal prøvningsinstansens kontrollere, at bilen opfylder kravene i test X1 og X2 i afsnit K. 2.1.

K. 2.1. Køreegenskabstest

Belastningen i bilen under kørselsprøverne skal minimum være to personer. Hvis lasteevnen for en bil overstiger 50% af køreklar vægt, skal afprøvningen dog foretages ved minimum halv nyttelast. Tilladt totalvægt fastsættes af prøvningsinstansen og skal minimum svare til udnyttelse af alle siddepladser med 75 kg, og dertil 10 kg i bagagerum pr. siddeplads.

Test	Indhold	Godkendelseskriterium
X1	Cirkelkørsel: Radius 40 m. Styreudslag og tværacceleration måles.	Der skal være stigende styreudslag for stigende hastighed, og der skal som minimum opnås en tværacceleration på 7,5 m/s ² .
X2	Cirkelkørsel over bump: Radius 40 m. Med en hastighed svarende til tværacceleration 6 m/s ² køres med alle hjul over et bump bestående af et mindst 40 mm højt og 150-250 mm bredt brædt med 45 grader affasede sider, placeret vinkelret på kørselsretningen.	Styreudslaget holdes konstant, og efter 1 sekunds kørsel må afvigelse fra fastsat kurs ikke overstige 0,5 m.
X3	Cirkelkørsel med speederslip: Radius 40 m. Med en hastighed svarende til en tværacceleration 7 m/s ² slippes speederen. Cirklen skal køres i 2. gear.	Styreudslaget holdes konstant, og en kvart cirkels kørsel efter speederslip må afvigelse fra fastsat kurs ikke overstige 12 m. Bilen må ikke komme ind til mindre radius end 28 m.

Fælles for test X1, X2 og X3: Radius og dermed afhængige tilhørende kriterier kan afvige med ±10%. Cirkelkørsel kan ske på udsnit af cirkel, minimum cirka 90° til stabilisering af sideacceleration og plads til efterfølgende måling.

K. 3. Bremses

Prøvningsinstansen skal foretage kontrol af, om bilen overholder kravene i afsnit A. 2.1.

K. 4. Støj og luftforurening

Prøvningsinstansen skal foretage kontrol af, om bilen opfylder kravene til luftforurening, jf. afsnit A. 0.2. og støj, jf. afsnit A. 0.3.

K. 5. Vægt/effektforhold

Prøvningsinstansen skal foretage kontrol af, at den sammensatte bil ikke har et effekt-/vægtforhold på over 20 kW/100 kg. Vægten er køreklar vægt inkl. 75 kg fører.

K. 6. Karrosseri og chassisramme

Prøvningsinstansen skal udføre kontrol, vurdering og afprøvning af karrosseri og chassisramme i henhold til det følgende:

1) Der skal udføres en beregning eller teknisk vurdering af styrken af karrosseri eller chassisramme. For beregningerne gælder følgende:

a) Sikkerheden mod flydning (γ) ethvert sted i den bærende konstruktion skal for hver af følgende belastninger være mindst følgende:

i. $\gamma > 2$ for to gange statisk belastning.

ii. $\gamma > 2,5$ for bremsning med deceleration $7,5 \text{ m/s}^2$.

iii. $\gamma > 2,5$ for kurvekørsel med tværacceleration $7,5 \text{ m/s}^2$.

b) Materialespændinger (σ) skal bestemmes ved målinger foretaget på de størst belastede dele. De størst belastede dele skal findes ved hjælp af beregninger eller en teknisk vurdering af konstruktionen. For enkle konstruktioner kan anvendes beregninger alene til verificering af opfyldelsen af kravene.

2) For belastningerne nævnt i pkt. 1) a) udregnes sikkerheden mod udmattelse. For 2×10^6 påvirkninger skal brudsandsynligheden ligge under 5% fraktilen.

3) Konstruktionens stivhed bedømmes i forbindelse med afprøvning på vej. Der må ikke optræde tendens til egenresonans ved afprøvningen op til 90% af topfarten. For at bestemme de 90% af topfarten benyttes en matematisk fremregning i forhold til den forøgede effekt for at bestemme en teoretisk topfart, hvis bilen ikke afprøves helt til topfarten.

4) Prøvningsinstansen skal give en erklæring om, at karrosseri eller chassisramme kan modstå de påvirkninger, der opstår under normal anvendelse og belastning af bilen.

K. 7. Komponenter, herunder hjulophæng, aksler, spindler, styreapparat

Prøvningsinstansen skal foretage kontrol af komponenter, herunder hjulophæng, aksler, spindler og styreapparat i henhold til afsnit C. og afsnit F.

Hvis der er foretaget svejsninger på komponenterne, skal et firma med kompetence i metallurgi-undersøgelser, undersøge komponenterne ved magnetoflux eller lignende og give en teknisk vurdering af, om svejsningerne er så gode, at styreapparater sikkert.

K. 8. Sikkerhedsseler

Hvis bilen ikke er forsynet med allerede afprøvede forankringer, og bilens årgang er fastsat til 1970 eller nyere, skal prøvningsinstansen foretage beregninger, hvor det enkelte forankringspunkt udsættes for en fremadrettet kraft, som beregnes for hvert forankringspunkt.

Trepunktssæle:

1) Øvre forankringspunkt: 5 kN.

2) Nedre forankringspunkt: 5 kN.

3) Forankringspunkt for seletås: 10 kN.

Hoftesele:

1) Ethvert forankringspunkt: 10 kN.

Ved fælles forankringspunkter anvendes den til seletypen og forankringspunktets hørende kraft, som fremgår af ovenstående. Kraften fra hver sele påføres forankringspunktet samtidigt. Fælles forankringspunkt defineres som det punkt, hvor dele af to sikkerhedssele er monteret i samme forankringspunkt.

Prøvningsinstansen skal foretage en kontrol og vurdering af, om forankringernes placering er hensigtsmæssig, jf. UNECE-regulativ 14.

K. 9. Fastsættelse af årgang

Bilens nye årgang skal fastsættes af prøvningsinstansen. Årgangen fastsættes ud fra det vægtede gennemsnit af årstallet for produktionen og beregnes på baggrund af følgende elementer, hvor tallet i parentes gælder vægtningen:

- 1) Bærende chassisramme (3) eller selvbærende karrosseri (6).
- 2) Ikke-bærende eller medbærende karrosseri (3). Udgår hvis der er tale om selvbærende karrosseri.
- 3) Forhjulsophæng (1).
- 4) Baghjulsophæng (1).
- 5) Styreapparat (1).
- 6) Bremsesystem (1).
- 7) Motor (2).

Karrosseriets eller chassisrammens årstal sættes til karrosseriets eller chassisrammens oprindelige årgang, hvis der kun er tilføjet beslag eller lignende. Hvis der er lavet andre ombygninger af karrosseriet eller chassisrammen, skal årstallet sættes til gennemsnittet af den oprindelig årgang og årstallet, hvor bilen første gang blev fremstillet til syn med henblik på godkendelse af ændringen.

Inden for hvert element 3.-7. sættes årstallet svarende til gennemsnittet af de vigtigste komponenter.

For komponenter må konstruktionsåret benyttes uanset senere produktionsdatoer.

For motor beregnes gennemsnittet af årstallet for motorblok eller cylindre og topstykke i henhold til typebetegnelserne. For hjulophæng er det gennemsnittet af årstallet for aksel og svingarme, og for bremsesystem er det gennemsnittet af årstallet for calipre eller ankerplader for tromlebremser for og bag.

For en udenlandsk og tidligere godkendt sammensat bil fastsættes årgangen til årstallet, hvor bilen blev godkendt i hjemlandet. «

Bilag 2

Kontrol og afprøvning af ibrugtagne tohjulede motorcykler

A. Motoreffektforøgelser

Ved enhver forøgelse af motoreffekten skal en prøvningsinstans kontrollere, om motorcyklen overholder følgende krav:

- 1) Motortuningen er ikke foretaget på en sådan måde, at det er tydeligt, at hele motoren er beregnet til langt større motoreffekt end den, der aktuelt ønskes godkendt.
- 2) En original motor er ikke droslet.

3) Teknisk egnethed, jf. afsnit A. 0.1.

4) Luftforurening, jf. afsnit A. 0.2.

5) Støj, jf. afsnit A. 0.3.

Ved motoreffektforøgelse op til 20% skal en prøvningsinstans ikke foretage kontrol af teknisk egnethed, jf. pkt. 3).

Derudover skal prøvningsinstansen, hvor det er relevant, foretage kontrol og afprøvning af motoreffektforøgelser, som det fremgår af henholdsvis afsnit A. 1., A. 2. eller A. 3.

A. 0.1. Teknisk egnethed

En prøvningsinstans skal kontrollere, at motorcyklen er teknisk egnet til effektforøgelsen i forhold til kravene i følgende afsnit i Detailforskrifter for Køretøjer:

1) Afsnit 4 om styretøj.

2) Afsnit 5 om bremseser.

3) Afsnit 8 om bærende elementer.

Motoreffekten skal måles på motoren eller ved hjælp af rullefelt og ved bedst mulig korrektion af lufttryk, temperatur og rullemodstand til korrekt motoreffekt med tilhørende omdrejningstal. En prøvningsinstans skal overvære eller selv foretage afprøvningen. For uændrede motorer skal fabrikantens oplysning om motorens oprindelige effekt benyttes. Rullefeltet skal være kalibreret og vedligeholdt i henhold til rullefeltfabrikantens forskrifter.

Motorcykelfabrikantens oplysning om motoreffekt kan anvendes som udgangspunkt ved vurdering af motoreffektforøgelsen. Såfremt motorcykelfabrikanten oplyser motoreffekten i henhold til SAE-brutto, skal der dog fratrækkes 15%.

A. 0.2. Luftforurening

En prøvningsinstans skal kontrollere, om motorcyklen, efter motoreffektforøgelsen, overholder kravene til luftforurening i Detailforskrifter for Køretøjer, afsnit 7.06. Derudover skal en prøvningsinstans, afhængigt af tidspunktet for motorcyklens første registrering, foretage kontrol og afprøvning som angivet i henholdsvis afsnit A. 0.2.1. eller A. 0.2.2.

A. 0.2.1. Motorcykel registreret første gang efter den 30. juni 2004

Prøvningsinstansen skal kontrollere, om et af følgende tre punkter er overholdt:

1) Grænseværdierne for luftforurening i Detailforskrifter for Køretøjer, afsnit 7.06, er overskredet med højst 20%.

2) Der benyttes en motor fra en anden model eller et andet mærke, forudsat at den pågældende motor fra den anden motorcykel opfylder samme eller nyere luftforureningsnorm end den, som gælder for den aktuelle motorcykel. Det er en forudsætning, at motorens indsugningsmanifold, udstødningsmanifold og motorstyring inkl. følere og dyser er overflyttet uændrede, og at en eventuel katalysator eller partikelfilter er placeret højst 20 cm længere væk fra motoren, det vil sige længere nede ad udstødningen målt langs rørlængden.

3) Ændringen af motoren vedrører alene udskiftning til en anden ladeluftkøler eller montering af en ladeluftkøler.

Optyldelsen af disse krav kontrolleres af en prøvningsinstans.

A. 0.2.2. Motorcykel registreret første gang før den 1. juli 2004

Prøvningsinstansen skal kontrollere, om motorcyklen opfylder følgende krav til CO ved tomgang målt i henhold til Detailforskrifter for Køretøjer, pkt. 11.02.001:

- 1) Motorcykel registreret første gang efter den 30. september 1986: 3,5% CO.
- 2) Motorcykel registreret første gang før den 1. oktober 1986: 4,5% CO.
- 3) Motorcykel registreret første gang før den 1. april 1984: 5,5% CO.
- 4) Motorcykel registreret første gang før den 1. januar 1971: 7% CO.

A. 0.3. Støj

En prøvningsinstans skal kontrollere, at motorcyklen, efter motoreffektforøgelsen, overholder kravene til støj i Detailforskrifter for Køretøjer, afsnit 7.05. Derudover skal prøvningsinstansen, afhængigt af tidspunktet for motorcyklens første registrering, foretage kontrol og afprøvning som angivet i henholdsvis afsnit A. 0.3.1, A. 0.3.2 og A. 0.3.3.

Måling af støj skal udføres i henhold til følgende målemetoder:

- 1) Støjmålemetode I skal udføres i henhold til Detailforskrifter for Køretøjer, pkt. 11.01.001.
 - 2) Støjmålemetode II udføres i henhold til bestemmelserne i Detailforskrifter for Køretøjer, pkt. 11.01.002.
- Støjmålemetode IV udføres i henhold til bestemmelserne i Detailforskrifter for Køretøjer, pkt. 11.01.004.

A. 0.3.1. Motorcykel registreret første gang efter den 30. september 1982

Prøvningsinstansen skal kontrollere, at motorcyklen opfylder følgende krav:

- 1) Grænseværdien for støj målt efter støjmålemetode I er overskredet med højst 3 dB(A). Støjtallet efter støjmålemetode IV skal angives i rapporten.
- 2) Udstødningssystemets dæmpning er virksomt ved alle belastninger og omdrejningstal.
- 3) Der er ikke i udstødningssystemet eller indsugningssystemet monteret uoriginale klapper eller lignende, der kan justeres automatisk eller manuelt, og hvis formål er at kunne forøge støjen udenfor måleområdet.

A. 0.3.2. Motorcykel registreret første gang før den 1. oktober 1982

Prøvningsinstansen skal kontrollere, om motorcyklen opfylder følgende støjkrav målt efter støjmålemetode II:

- 1) 84 dB(A) for motorcykel med to-takt motor.
- 2) 88 dB(A) for motorcykel med fire-takt motor.

Alternativ til opfyldelse af støjkrav målt efter støjmålemetode II kan motorcyklen opfylde følgende støjkrav målt efter støjmålemetode I:

- 1) 82 dB(A) for motorcykel med slagvolumen på ikke over 125 cm³.
- 2) 84 dB(A) for motorcykel med slagvolumen på mere end 125 cm³ og ikke over 500 cm³.
- 3) 84 dB(A) for motorcykel med slagvolumen på mere end 500 cm³.

Prøvningsinstansen skal kontrollere, at motorcyklen opfylder følgende krav:

- 1) Grænseværdierne ved henholdsvis støjmålemetode II og I er overskredet med højst 3 dB(A).
- 2) Udstødningssystemets dæmpning er virksomt ved alle belastninger og omdrejningstal.
- 3) Der er ikke i udstødningssystemet eller indsugningssystemet monteret uoriginale klapper eller lignende, der kan justeres automatisk eller manuelt, og hvis formål er at kunne forøge støjen udenfor måleområdet.

A. 0.3.3. Motorcykel registreret første gang før den 1. juli 1969

Prøvningsinstansen skal kontrollere, at motorcyklen opfylder ét af følgende to krav:

- 1) Motorcyklen overholder grænseværdierne under pkt. A. 0.3.2.
- 2) Motorcyklen støjer højst 3 dB(A) mere den originale motorcykel målt efter støjmålemetode II eller IV.

Prøvningsinstansen skal kontrollere, at motorcyklen opfylder følgende krav:

- 1) Udstødningssystemets dæmpning er virksomt ved alle belastninger og omdrejningstal.
- 2) Der er ikke i udstødningssystemet eller indsugningssystemet monteret uoriginale klapper eller lignende, der kan justeres automatisk eller manuelt, og hvis formål er at kunne forøge støjen udenfor måleområdet.

A. 1. Motoreffektforøgelse op til 20%

Ved konstruktiv ændring af motor og ved motoreffektforøgelse op til 20% skal en prøvningsinstans alene foretage kontrol i henhold til afsnit A.

Hvis motorcyklen har den oprindelige, men tunede motor, eller en tilsvarende, kan prøvningsinstansens kontrol af støjkravene være en kontrol af, at motorcyklens referencestøjtal målt i henhold til støjmålemetode II eller IV er overskredet med højst 3 dB(A) målt ved uændret omdrejningstal.

A. 2. Motoreffektforøgelse 21-40 %

A. 2.1 Kontrol

Ved motoreffektforøgelse på 21-40% skal en prøvningsinstans, udover kontrol i henhold til afsnit A, kontrollere, at motorcyklen opfylder ét af følgende to krav:

- 1) Motorcyklen svarer – eventuelt efter en ændring – til en original anden variant af motorcykelmodellen med hensyn til bremseskiver, tromler, calipre, hjulcylindre og hovedcylinder, samt dækbredde, og den aktuelle motorcykels motoreffekt overstiger ikke den originale anden variants motoreffekt med mere end 20%.
- 2) Motorcyklen overholder bestemmelserne til bremseskivestørrelse i punkt A. 3.1.1, med mindre bremserne for hver aksel stammer fra en motorcykel med mindst samme effekt og akseltryk. Motorcyklen skal overholde kravene til bremsekontrol i henhold til afsnit E. 1.

A. 2.1.1. Kontrol af bremsefading ved hjælp af kontrol af bremseskivestørrelse

Bremseskiverne skal have mindst følgende diameter:

- 1) Forreste bremseskiver: 315 mm og to bremseskiver, uanset vægt og effekt.
- 2) Bageste bremseskive: Skivediameter bag (mm): $225 + (\text{akseltryk bag i kg} - 200) \times 0,5$.

A. 3. Motoreffektforøgelse 41-100%, dog højst så der opnås effekt-/vægtforhold på maksimalt 40 kW/100 kg

Vægten er motorcyklens køreklare vægt inkl. fører.

Ved motoreffektforøgelse på 41-100% skal en prøvningsinstans

- 1) kontrollere, at motorcyklen overholder et af kravene i afsnit A. 2, og
- 2) foretage kontrol og afprøvning af køreegenskaber, jf. afsnit A. 3.1.

Hvis motorcyklen, eventuelt efter ændringer, svarer til en original anden variant af motorcykelmodellen med hensyn til bremseskiver, tromler, calipre, hjulcylindre og hovedcylinder, samt dækbredde og hjulophæng, og den aktuelle motorcykels motoreffekt ikke overstiger den originale anden variants motoreffekt med mere end

20%, kan ovennævnte kontrol i pkt. 1) og 2) erstattes af prøvningsinstansens kontrol af, at motorcyklen på de nævnte punkter svarer til den anden variant.

A. 3.1. Kontrol og afprøvning af køreegenskaber

Prøvningsinstansen skal, efter motoreffektforøgelse, kontrollere om motorcyklen har tilstrækkelige sikre køreegenskaber i forhold til andre effektstærke og originale motorcykler.

Prøvningsinstansen skal foretage afprøvning af motorcyklens køreegenskaber ved testkørsel på tør eller våd asfalt, som angivet nedenfor. Belastningen på motorcyklen under afprøvningen skal minimum være 75 kg.

Afprøvningen skal omfatte følgende test:

- 1) Kørsel på ujævn, asfalteret vej, inkl. vej med betydelig sideværts hældninger.
- 2) Kørsel på vej med kraftig sporkøring.
- 3) Maksimal acceleration i hvert gear.
- 4) Gasgivning i sving.
- 5) Voldsomt vognbaneskift.
- 6) Kontrol af retningsstabilitet op til 90% af topfarten.
- 7) Kontrol af weaving og wobbling op til 130 km/t.
- 8) Gasslip i sving, hvor der køres med stor nedlægningsvinkel.
- 9) Den statisk målte mulige nedlægningsvinkel uden fører er mindst 35° til begge sider.

For at bestemme de 90% af topfarten som nævnt i pkt. 6) benyttes en matematisk fremregning i forhold til den forøgede effekt for at bestemme en teoretisk topfart, hvis motorcyklen ikke afprøves helt til topfarten.

Testene under punkt 1), 2), 5), 7) og 8) skal kun foretages, hvis hjul og fjedre er konstruktivt ændret, jf. afsnit C. og D.

A. 4. Motoreffektforøgelse over 100%, eller så der opnås et effekt-/vægtforhold på over 40 kW/100 kg

Vægten er motorcyklens køreklare vægt inkl. fører.

A. 4.1. Kontrol

Ved motoreffektforøgelse over 100%, eller så der opnås et effekt-/vægtforhold på over 40 kW/100 kg, skal en prøvningsinstans kontrollere, at motorcyklen, eventuelt efter ændringer, svarer til en original anden variant af motorcykelmodellen med hensyn til bremseskiver, tromler, calipre, hjulcylindre og hovedcylinder, samt dækbredde og hjulophæng, og at den aktuelle motorcykels motoreffekt ikke overstiger den originale anden variants motoreffekt med mere end 20%.

B. Topfartforøgelse eller ændring af topfartbegrænsning

Ved topfartforøgelse eller ændring af en topfartbegrænsning, som medfører en forøgelse af topfarten på mere end 10%, skal en prøvningsinstans foretage afprøvning af retningsstabilitet ved 90% af den nye topfart. Afprøvningen skal påvise, at motorcyklen har tilstrækkeligt sikre køreegenskaber.

Til fastlæggelse af de 90% af topfarten skal prøvningsinstansen benytte en matematisk fremregning i forhold til den aktuelle effekt for at bestemme en teoretisk topfart, hvis ikke motorcyklen afprøves helt til topfarten.

C. Udskiftning af hjul

Ved udskiftning af hjul skal en prøvningsinstans foretage kontrol af, om motorcyklen er teknisk egnet til at få foretaget den pågældende ændring af hjulet. Prøvningsinstansen skal foretage følgende:

- 1) Kontrol af hjul og afskærmning, jf. Detailforskrifter for Køretøjer, afsnit 8.02 og 9.01.002.
- 2) Kontrol og afprøvning af køreegenskaber, jf. afsnit A. 3, hvis kravene i afsnit C. 1. ikke er opfyldt.
- 3) Kontrol af decelerationskrav for driftsbremse, jf. Detailforskrifter for Køretøjer, afsnit 5.03, hvis dækomkredsen øges med mere end 5%.

C. 1. Almindelige krav til hjul

- 1) Fordækkets bredde må ikke være mere end 20 mm bredere end den bredeste originale størrelse eller mere end 10 mm smallere end den smalleste originale størrelse.
- 2) Bagdækkets bredde må ikke være mere end 30 mm bredere end den bredeste originale størrelse.
- 3) Fordækket må ikke være bredere end bagdækket.

D. Udskiftning af fjedre og støddæmpere

Ved udskiftning af fjedre og støddæmpere skal en prøvningsinstans foretage kontrol af, om motorcyklen er teknisk egnet til at få foretaget den pågældende ændring af fjedre og støddæmpere. Prøvningsinstansen skal foretage følgende:

- 1) Kontrol og afprøvning af køreegenskaber, jf. afsnit A. 3, hvis kravene i afsnit D. 2. ikke er opfyldt.
- 2) Kontrol af lygters højde, jf. Detailforskrifter for Køretøjer, afsnit 6.

D. 1. Særlige krav til fjedre og støddæmpere

- 1) Fjedre og støddæmpere skal monteres efter komponentfabrikantens anvisning.
- 2) Fjedrene skal sidde spilfrit i sine fjederskåle, også ved fuld udfjedring af hjulene, eller så snævert at positionen fastholdes sikkert.
- 3) Udskiftning af fjedre eller støddæmpere må ikke forudsætte ændring i motorcyklens tilladte akseltryk eller totalvægt.
- 4) Der må ikke ske udskiftning til fjedre af anden type.

D. 2. Almindelige krav til fjedre, støddæmpere og krængningsstabilisator

- 1) Støddæmpere for og bag skal af motorcykel- eller støddæmperfabrikanten være beregnet til den aktuelle motorcykelmodel og -variant.
- 2) Fjedrene for og bag skal af motorcykel- eller fjederfabrikanten være beregnet til den aktuelle motorcykelmodel og -variant.
- 3) Fjedrene må i ubelæsset stand højst give en sænkning eller hævnning på 40 mm i forhold til den originale motorcykel, og der må ikke være uoriginal justeringsmulighed for større sænkning eller hævnning end 40 mm.

E. Udskiftning af bremsesystem

Ved udskiftning af bremsesystem skal en prøvningsinstans foretage kontrol og afprøvning, jf. afsnit E. 1., af om kravene i Detailforskrifter for Køretøjer, afsnit 5 om bremsesystemer, er overholdt. Derudover skal prøvningsinstansen foretage kontrol i henhold til E. 2. eller E. 3., hvor det er relevant.

E. 1. Kontrol og afprøvning

Ved udskiftning af bremsesystem, skal følgende krav være kontrolleret ved en prøvningsinstans:

- 1) Bremsesystemet kan monteres uden ændring af bremsekomponenter eller hjulophæng.
- 2) Bremsesystemet stammer i sin helhed fra en motorcykelvariant med mindst samme effekt og tilladtforsenholdsvis bagakseltryk.

Hvis ovennævnte pkt. 1) og 2) ikke er opfyldt, skal prøvningsinstansen kontrollere følgende:

a) De monterede skiver eller tromler opfylder kravene til fadingsstabilitet, hvilket kan kontrolleres på én af følgende tre måder:

i. De monterede skiver eller tromler stammer fra en motorcykel med mindst samme effekt og mindst samme tilladt for- henholdsvis bagakseltryk.

ii. De monterede skiver har mindst samme diameter og tykkelse som de originale skiver eller de monterede tromler har mindst samme diameter og bredde som de originale tromler.

iii. De monterede skiver har mindst den diameter og tykkelse som er angivet i pkt. A. 3.1.1.

a) Motorcykel skal kunne decelerere min. 5 m/s^2 på forbremsen og 3 m/s^2 på bagbremse, dog 4 m/s^2 henholdsvis $2,5 \text{ m/s}^2$ for motorcykler fra før 1980 eller bedre end med originalbremser. Belastningen på motorcyklen under bremseprøven skal være mindst 75 kg. Pedaltryk må ikke overstige 50 kg og håndgrebstryk må ikke overstige 20 kg. Alternativt skal kunne opnås følgende decelerationer: Højest $0,5 \text{ m/s}^2$ mindre end svarende til friktionskoefficienten μ_{glide} , eller højest $1,0 \text{ m/s}^2$ mindre end svarende til friktionskoefficienten μ_{max} .

b) Hovedcylinder: Prøvningsinstansen skal udføre en teknisk vurdering af, at greb- og pedalvandring er tilstrækkelig, når bremserne bliver meget varme.

c) Særlige beslag følger med for at montere caliprene eller bremseklapperne: Hvis delene kommer fra en bremsefabrikant, der også fremstiller originale bremseklapper til motorcykler, eller en bremsefabrikant, som har solgt mindst 200 calipersæt, skal der ikke foretages yderligere.

d) Særlige beslag skal fremstilles for at montere caliprene eller bremseklapperne: Prøvningsinstansen skal udføre en beregning eller teknisk vurdering af, at styrken af beslagene er tilstrækkelig.

e) Særlige beslag boltes på for- eller baggaffel for at montere caliprene: Prøvningsinstansen skal udføre en beregning eller teknisk vurdering af, at styrken af beslagene, herunder hjulophænget tæt på de nye beslag, er tilstrækkelig.

f) Bremsesæt, der ikke stammer fra en anden motorcykel, skal også være beregnet til helårsbrug og ikke kun til motorløb eller banebrug.

E. 2. Udskiftning af elementer i bremsetransmissionen

Hvis pedalarme eller lignende udskiftes, skal prøvningsinstansen udføre en beregning eller teknisk vurdering af, at styrken er tilstrækkelig samt kontrollere sikkerheden, herunder sikring af samlinger m.v., samt foretage kontrol af nødvendig vandring, hvis det er relevant.

E. 3. Montering af ABS

Ved montering af ABS skal prøvningsinstansen kontrollere, at der benyttes et komplet system, herunder hjulbremsesystem, ABS-blok, hjulfølere, advarselslamper, m.v., fra en motorcykel, hvor bremsesystemet er godkendt i henhold til UNECE-regulativ 78. Prøvningsinstansen skal kontrollere den korrekte montering af systemet samt foretage vurdering af korrekt funktion på tør vej og glat vej.

Ved montering af et ABS-system, der ikke stammer fra en motorcykel, hvor bremsesystemet er godkendt i henhold til UNECE-regulativ 78, skal opfylde kravene i UNECE-regulativ 78, vedrørende ABS-bremser. Prøvningsinstansen skal kontrollere montering af ABS og foretage afprøvning af, om kravene i UNECE-regulativ 78, vedrørende ABS-bremser.

F. Udskiftning af forgaffel og baggaffel

Ved udskiftning af for- eller baggaffel skal en prøvningsinstans foretage kontrol og afprøvning, jf. afsnit F. 1., af om kravene i Detailforskrifter for Køretøjer, afsnit 4 om styreapparat og afsnit 8 om bærende elementer, er overholdt.

F. 1. Kontrol og afprøvning

Ved udskiftning af for- eller baggaffel, skal prøvningsinstansen kontrollere at følgende krav er opfyldt:

1) Køreegenskabstest som angivet i afsnit A. 3., hvis komponenternes geometri er ændret, så en eller flere af følgende værdier er overskredet:

- a) Efterløbet er ændret med mere end $\pm 20\%$.
- b) Akselafstanden er forkortet med mere end 2 cm
- c) Akselafstanden er forlænget med mere end 5 cm.

2) Vurdering af styrken af delene i hjulophænget. En af følgende muligheder skal benyttes:

- a) Hvis delene kommer fra en motorcykelfabrikant eller er fremstillet af en komponentfabrikant, der også fremstiller originale hjulophængsdele til motorcykler, anses styrken for at være tilstrækkelig, hvis komponentfabrikanten oplyser, at komponenten er egnet til den pågældende motorcykelmodel.
 - b) Hvis delene er fremstillet af en komponentfabrikant, der ikke fremstiller originale dele til motorcykler, men som har solgt mindst 200 for- henholdsvis baggafler, anses styrken for at være tilstrækkelig, hvis komponentfabrikanten oplyser, at komponenten er egnet til den pågældende motorcykelmodel.
 - c) Hvis motorcyklen, hvorfra for- eller baggaffel stammer, minimum har samme tilladte akseltryk og hører til henholdsvis for- eller baghjul, anses styrken for at være tilstrækkelig.
 - d) Prøvningsinstansen udfører en beregning eller teknisk vurdering, der viser, at delene har tilstrækkelig styrke.
- 3) Hvis særlige beslag skal fremstilles: Prøvningsinstansen udfører en beregning eller teknisk vurdering af styrken af beslag og fastgørelse og området omkring fastgørelsen til rammen, hvis denne også ændres, der viser, at delene har tilstrækkelig styrke.

G. Ændring af ramme

Ved ændring af ramme skal en prøvningsinstans foretage kontrol og afprøvning af, om kravene i Detailforskrifter for Køretøjer, afsnit 8 om bærende elementer, er overholdt. Kontrollen og afprøvningen skal foretages i henhold til afsnit G. 1.

Derudover skal prøvningsinstansen kontrollere at motorcyklen efter ændring kommer til at svare til en eksisterende, original motorcykel af samme model. Hvis det ikke er tilfældet, skal prøvningsinstansen foretage kontrol og afprøvning i henhold til afsnit G. 1.

G. 1. Kontrol og afprøvning

Prøvningsinstansen skal kontrollere at følgende er overholdt i de nævnte situationer:

- 1) En rammedel placeret bag fastgørelsespunkterne til dobbelte bagfjedre og støddæmpere eller for monofjeder og -dæmper rammedelen bag førersædet, hvor rammedelen har udgjort en tværgående forbindelse, afskæres og erstattes af en anden tværgående forbindelse: Prøvningsinstansen har udført en beregning eller teknisk vurdering, der viser, at styrken og stivheden er tilstrækkelig.
- 2) Ændring af ramme for at muliggøre nye eller ændrede fastgørelsespunkter til for- eller baggaffel: Prøvningsinstansen har udført en beregning eller teknisk vurdering, der viser, at styrken af beslag og fastgørelse samt området omkring fastgørelsen til rammen er tilstrækkelig.
- 3) Ændring af ramme for at muliggøre nye eller ændrede fastgørelsespunkter nye fastgørelsespunkter for motor, gear, transmission eller hjælperamme: Prøvningsinstansen har udført en beregning eller teknisk vurdering, der viser, at styrken af beslag og fastgørelse samt området omkring fastgørelsen til rammen er tilstrækkelig.

4) Ændring eller udskiftning af en påskruet hjælperamme, som bærer et sæde: Prøvningsinstansen skal udføre en køreprøve med motorcyklen eller foretage en beregning eller teknisk vurdering til som viser, at hjælperammen er tilstrækkelig stiv til, at muligheden for at styre motorcyklen ikke påvirkes negativt.

H. Montering af sidevogn på motorcykel

Ved montering af sidevogn skal en prøvningsinstans kontrollere, at køretøjet opfylder bestemmelserne i Detailforskrifter for Køretøjer, afsnit 4 om styretøj, afsnit 5 om bremses og afsnit 8 om bærende elementer. Afsnit 4 og 8 kan anses for opfyldt, hvis en prøvningsinstans har udført en beregning eller teknisk vurdering samt foretaget en test af køreegenskaberne herunder svingningsforhold ved kørsel med og uden passagerer op til 90% af køretøjets tophastighed, der viser, at styrken af motorcyklen er tilstrækkelig, og køreegenskaber er tilfredsstillende. Opfyldelse af kravene i afsnit 5 om bremses kontrolleres ligeledes af prøvningsinstansen.

I. S sammensat motorcykel

Ved en sammensat motorcykel forstås en motorcykel med ændret ramme eller en motorcykel, der er sat sammen af komponenter fra forskellige motorcykelmodeller eller universalkomponenter under følgende forudsætninger.

I. 0.1. Motorcykel, hvor rammen ikke er ændret

Hvis rammen ikke er ændret, bortset fra eventuelle beslag, anses motorcyklen alligevel for en sammensat motorcykel, hvis der er foretaget én af følgende ændringer:

1. Motoren er udskiftet til en anden motor med mere end 20% effekt i forhold til den originale.
2. Motoren er udskiftet til en anden motor med højst 20% mere effekt i forhold til den originale, og forgaffel, baggaffel eller bremses er udskiftet til andre dele end dele, der svarer til de originale.

I. 0.2. Motorcykel med ændret ramme

Motorcykel med ændret ramme anses som en sammensat motorcykel.

En prøvningsinstans skal foretage kontrol af, om den sammensatte motorcykel overholder de tekniske krav i Detailforskrifter for Køretøjer afhængigt af motorcyklens årgang.

For så vidt angår motorcyklens køreegenskaber, bremses, motoreffekt, støj, luftforurening, styrke af ramme, herunder for- og baggaffel, skal prøvningsinstansen dog kontrollere, at motorcyklen overholde de relevante krav i afsnit I. 1.-I. 7.

I. 1. Køreegenskaber

Prøvningsinstansen skal foretage en køreegenskabstest som angivet i afsnit A. 4.1.1.

I. 2. Bremses

Prøvningsinstansen skal foretage kontrol af, om motorcyklen overholder kravene i afsnit A. 2.1.

I. 3. Støj og luftforurening

Prøvningsinstansen skal foretage kontrol af, om motorcyklen opfylder kravene til luftforurening, jf. afsnit A. 0.2. og støj, jf. afsnit A. 0.3.

I. 4. Vægt/effektforhold

Prøvningsinstansen skal foretage kontrol af, at den sammensatte motorcykel ikke har et effekt-/vægtforhold på over 40 kW/100 kg. Vægten er køreklar vægt inkl. 75 kg fører.

I. 5. Ramme

Prøvningsinstansen skal udføre kontrol, vurdering og afprøvning af ramme i henhold til det følgende:

1) Der skal udføres en beregning eller teknisk vurdering af styrken af ramme. For beregningerne gælder følgende:

a) Sikkerheden mod flydning (γ) ethvert sted i den bærende konstruktion skal for hver af følgende belastninger være mindst følgende:

i. $\gamma > 2$ for to gange statisk belastning.

ii. $\gamma > 2,5$ for bremsning med deceleration $7,5 \text{ m/s}^2$ opnået med bremsekraft svarende til 6 m/s^2 fra forhjulet og $1,5 \text{ m/s}^2$ fra baghjulet.

b) Materialespændinger (σ) skal bestemmes ved målinger foretaget på de størst belastede dele. De størst belastede dele skal findes ved hjælp af beregninger eller en teknisk vurdering af konstruktionen. For enkle konstruktioner kan anvendes beregninger alene til verificering af opfyldelsen af kravene.

2) For belastningerne nævnt i pkt. a. udregnes sikkerheden mod udmattelse. For 2×10^6 påvirkninger skal brudsandsynligheden ligge under 5% fraktilen.

3) Konstruktionens stivhed bedømmes i forbindelse med afprøvning på vej. Der må ikke optræde tendens til egenresonans ved afprøvningen op til 90% af topfarten. For at bestemme de 90% af topfarten benyttes en matematisk fremregning i forhold til den forøgede effekt for at bestemme en teoretisk topfart, hvis motorcyklen ikke afprøves helt til topfarten.

4) Prøvningsinstansen skal give en erklæring om, at rammen kan modstå de påvirkninger, der opstår under normal anvendelse og belastning af motorcyklen.

I. 6. Komponenter, herunder forgaffel, baggaffel, spindler og andre hjulophængsdele

Prøvningsinstansen skal foretage kontrol af komponenter, herunder forgaffel, baggaffel, spindler og andre hjulophængsdele i henhold til afsnit C. og afsnit F.

I. 7. Fastsættelse af årgang

Motorcyklens nye årgang skal fastsættes af prøvningsinstansen. Årgangen fastsættes ud fra det vægtede gennemsnit af årstallet for produktionen og beregnes på baggrund af følgende elementer, hvor tallet i parentes gælder vægtningen:

1) Ramme (4).

2) Forgaffel (1).

3) Baggaffel (1).

4) Forbremsere (1).

5) Bagbremsere (1).

6) Motor (3).

7) Transmission (2).

Rammens årstal sættes til rammens oprindelige årgang, hvis der kun er tilføjet beslag eller lignende. Hvis der er lavet andre ombygninger af rammen, skal årstallet sættes til gennemsnittet af den oprindelige årgang og årstallet, hvor motorcyklen første gang blev fremstillet til syn med henblik på godkendelse af ændringen.

Inden for hvert element under pkt. 4.-7. sættes årstallet svarende til gennemsnittet af de vigtigste komponenter.

For komponenter må konstruktionsåret benyttes uanset senere produktionsdatoer.

For motor beregnes gennemsnittet af årstallet for motorblok eller cylindre og topstykke i henhold til typebetegnelserne, og for bremsere er det gennemsnittet af årstallet for calipre eller ankerplader.

For en udenlandsk og tidligere godkendt sammensat motorcykel fastsættes årgangen til årstallet, hvor motorcykel blev godkendt i hjemlandet.