

Linette Egelund

Fra: 1 - ERST Høring <hoering@erst.dk>
Sendt: 29. marts 2019 10:41
Til: Færdselsstyrelsen; Linette Egelund
Emne: Erhvervsstyrelsens høringsvar vedr. bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser m.v. - j.nr. TS20000-00188(ERST Sagsnr: 2019 - 4032)

Kære Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Erhvervsstyrelsen har modtaget høring vedr. bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser m.v.

Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) har følgende bemærkninger om udkastets administrative konsekvenser samt om de agile principper for erhvervsrettet regulering.

Administrative konsekvenser:

TER har følgende bemærkninger om de administrative konsekvenser for erhvervslivet.

TER vurderer, at bekendtgørelsesudkastet ikke medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet og har dermed ikke yderligere kommentarer.

Principper for agil erhvervsrettet regulering:

TER har følgende bemærkninger om principperne for agil erhvervsrettet regulering.

TER har i forbindelse med præhøringen af udkastet afgivet bemærkninger til Færdselsstyrelsens vurdering af efterlevelsen af principperne for agil erhvervsrettet regulering. TER har ingen yderligere bemærkninger.

Kontaktperson vedrørende ovenstående bemærkninger:

Caroline Møller Nielsen
Student
Tlf. direkte: 35 29 15 18
E-post: CarNie@erst.dk

Med venlig hilsen

Anne-Sofie Secher
Stud.jur.

ERHVERVSSTYRELSEN
Team Jura

Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø
Telefon: +45 35291000
Direkte: +45 35291289
E-mail: AnnSec@erst.dk

www.erhvervsstyrelsen.dk

ERHVERVSMINISTERIET

Erhvervsstyrelsen er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om formål og lovgrundlag for databehandlingen på erhvervsstyrelsen.dk.

Hvis du sender følsomme oplysninger, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på Virk.

Linette Egelund

Fra: Keld Grønne Nielsen <kgn@teknologisk.dk>
Sendt: 29. marts 2019 09:09
Til: Peter Dyrelund Jakobsen
Cc: Sten Frandsen; Morten Gottlieb Warming-Jespersen
Emne: Vedr ændring af bekendtgørelse.

Hej Peter.

Vi har læst forslag til ændringerne igennem, og har for så vidt ingen kommentarer hertil. Vi glæder os til at læse det færdige resultat fra jer, således vi præcist ved hvad vi skal forholde os til i fremtiden.

Ellers vil jeg blot ønske dig en god weekend når du kommer dertil.

Venlig hilsen

Keld Grønne Nielsen
Konsulent
Energi og Klima

+45 72 20 10 94
kgn@teknologisk.dk

Teknologisk Institut
Kongsvang Allé 29, 8000 Aarhus C
www.teknologisk.dk



**TEKNOLOGISK
INSTITUT**

Læs om behandling af persondata og dine rettigheder her

Slagelse, Lørdag 30. marts 2019

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Att Linette Egelund, info@fstyr.dk, cc lieg@fstyr.dk

Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område [TS20000-00188].

Jeg har siden 1994 drevet selvstændig forretning med salg og ombygning af motorcykler. En stor del af min virksomhed beror på netop ombygning, herunder især godkendelse af ombygningerne, så vi efterfølgende står med en sikker og velfungerende motorcykel. I mine øjne har vi i dag et regelsæt, der giver rige muligheder for ombygning sammenholdt med acceptable omkostninger til lovliggørelse.

Jeg har derfor med stor interesse og forventning læst udkastet til bekendtgørelse.

Med udgangspunkt i mulige konsekvenser for min egen forretning, har jeg har en række bemærkninger til høringsforslaget, som beskrevet nedenfor.

1. Det forekommer mig, at det er en nogen kort høringsfrist der er givet til dette, hvad er årsagen til dette?
Den korte frist umuliggør en tilbundsående vurdering af konsekvenser.
2. Detailforeskrifter anvendes tilsyneladende som grundlag – men disse foreskrifter går kun til omkring 1976 – hvad med ældre køretøjer?
3. Muligheden for anvendelse af TÜV-godkendte dele nævnes ikke længere. Alle de dele jeg anvender, de dele der udløser en konstruktiv ændring, er altid dele der er TÜV-godkendte. Disse dele er afprøvet og der er køretestet. De kan monteres uden bekymring, da der er gennemført såvel holdbarheds- som køretest.
Jeg har en del af disse dele liggende på lager – de vil kun have ringe værdi i Danmark – jeg kommer til at tage tabet.
4. Rigtig mange ting skal nu kontrolleres af en prøvningsinstans – urimeligt især taget i betragtning af der pt. Kun er en virksomhed man kan henvende sig til. Dette vil ikke kun medfører øgede omkostninger men utvivlsomt også ventetid.
5. Det ser tillige ud til at motorcykler forskelsbehandles set i sammenhæng med biler: Hvor mange ændring der skal til for at det bliver en "sammensat" cykel.
6. Man bør overveje hvilken detaljeringsgrad, der skal være i sådan en bekendtgørelse, da erfaringen viser at der mange rettelser på årsbasis – lad detaljerne blive i afsnit 18.05 baseret på de retningslinjer der fremgår af bekendtgørelsen.
7. Vedrørende de 35 graders hældning ved afprøvning af Mc – Stiller jeg mig uforstående overfor, idet samtlige nye Harley Davidson ikke er i stand til at overholde disse krav.

Min konklusion af udkastet er, at det bliver unødigt sværere at drive min forretning, da mulighederne for ombygning reduceres samt omkostningerne vil blive markant øget. Det giver ikke flere kunder når det bliver dyrere og mere besværligt. Dette vil derimod opfordre ejerne til at tage chancen og dermed får vi køretøjer på vejene, der ikke kun er en risiko for dem der kører.

Lasse B. Petersen
Toys4Boys/Uni-Trade Company ApS/WMI
Sverigesvej 9 - 4200 Slagelse
lasse@uni-trade.dk

Peer Skov
Elmevej 19
2670 Greve
Tlf 40519798
mail:peerskov@gmail.com

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35

6760 Ribe

Att Linette Egelund, info@fstyr.dk

1. April 2019

Høring angående udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område [TS20000-00188].

Jeg skriver på vegne af medlemmer i Midtsjælland Amerikaner Club Bjæverskov. I denne klub er vores interesse amerikaner biler før 1980. Vi er 38 medlemmer.

Vi har en række bemærkninger til høringsforslaget, som er beskrevet nedenfor.

Høringsfrist

Færdselsstyrelsen giver normalt 1 måneds høringsfrist i forbindelse med ændring af gældende love og retningslinjer.

Det er ikke tilfredsstillende, at denne høring er udsendt med kun 14 dages høringsfrist.

Endvidere indeholder det udsendte høringsforslag meget væsentlige ændringer i forhold til nuværende regelsæt, som findes i Vejledning om syn af køretøjer, afsnit 18.05.

Regelsæt for ombygning af køretøjer

Der mangler tillige Vejledning om syn af køretøjer, der som i dag er beskrevet i afsnit 18.05.

Regler for godkendelse af ombyggede køretøjer var indtil udgangen af 2016 at finde som vejledningstekst under relevante afsnit i Vejledning om syn af Køretøjer.

Økonomiske konsekvenser

Det anføres i høringsbrevet, at bekendtgørelsen vurderes at det ikke medfører Økonomiske konsekvenser. Da mange er vores ombygninger foregår henover flere år er det vigtig at regler forbliver der samme som dem der kom i 2016 (som var flere år undervejs) Det er ikke rimeligt at igen at ændrer regler med så kort varsel.

Det foreliggende i udkastets indehold med en række ændrede formuleringer set i forhold til nuværende praksis, som vurderes at kunne være relativt omkostningstunge så projekter som nu er igangværende må skrottes.

§2 stk. 1 Ikrafttræden

Det er u hensigtsmæssigt, at ikrafttrædelsen sker med så kort varsel så igangværende ombygninger ikke er muligt at færdigøre efter "gamle" regler. Det er prøvet før, og måske var det en ide at det bør været ligesom når man bygger et hus. At det er den dato man får byggetiladelse som gælder for projektets bygge år og for hvilke regler man arbejder ud fra ,og så har man 24 måneder til at færdigøre et projekt.

Generelle bemærkninger til Bilag til Bek 594 af 26. maj 2016

Ift. nuværende vejledningstekst i Vosak afsnit 18.05 savnes der den omfattende vejledning og definition, som pt. findes her. Særligt forhold omkring ændringer af tidligere afprøvede køretøjer, gyldighedsområde, og ændringer, som ikke er omfattet af krav om afprøvning, savnes.

Det bemærkes ligeledes, at der ikke er nævnt mulighed for, at VdTÜV Merkblatt, -Teilegutachten eller -Prüfbericht kan lægges til grund for opfyldelse af relevante krav til styrke, egnethed, køreegenskaber eller lignende. Såfremt der ikke længere gives mulighed for at lægge denne type godkendelser til grund for opfyldelse af div. krav, vil det betyde omfattende prøvninger af forskellige konstruktive ændringer, som vurderes overflødige, når der foreligger TÜV-godkendelse.

Der ses ikke konsekvent henvisning til umiddelbar godkendelse ved ombygning svarende til eksisterende, original bil. Dette kan i visse tilfælde måske kontrolleres af en synsvirksomhed, men ofte vil kontrol af overensstemmelse med anden variant kræve kontrol, som ikke umiddelbart kan udføres ved et syn, og bør derfor være nævnt – enten som en generel bestemmelse, eller i hver enkelt afsnit i bilag 1-2.

Bilag 1, A.0.2.1. Bil registreret første gang efter...

Der ønskes mulighed for at anvende amerikansk motor, der opfylder gældende krav for registrering i Californien.

Iht. Dfk, afsnit 7.06, accepteres California Code of Regulations på lige fod med overholdelse af Euro-normerne. Når dette er tilfældet for køretøjer, som ikke er konstruktivt ændrede, bør det også kunne accepteres i forbindelse med konstruktive ændringer.

Bilag 1, A.0.3. Støj

Her lægges op til en kraftig skærpelse i hidtidig praksis, hvor der først kræves egentlig støjmåling ved effektførøgelser over 20% (tidligere først over 40%), eller hvor standstøjtal for basisbil efter metode IV er overskredet med mere end 3dB(A).

Denne skærpelse vil næsten fordoble omkostningerne til dokumentation af "små", simple ombygninger, som dermed vil friste mange til ikke at få det godkendt, men i stedet "tage chancen".

Bilag 1, A.0.3.1. Bil registreret første gang efter...

Klapper og lignende i udstødningssystemet er standard på størstedelen af nyere "sportsbiler". Dette bør fortsat kunne benyttes, uanset om der bliver foretaget en effektførøgelse!

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

Dette vurderes som en væsentlig skærpelse i forhold til nuværende krav.

Det vurderes ikke rimeligt, at der for ombyggede biler skal stilles skærpede krav i forhold til, hvad der er gældende ved godkendelse af replica-biler jævnfør Vejledning om syn af køretøjer, afsnit 18.04.

Bilag 1, A.3.1 Kontrol og afprøvning

Skal der her både sammenlignes med en kraftigere variant og stadig foretages test af køreegenskaber, eller er det nok, at et af disse krav er opfyldt?

Bilag 1, A.3.2. Kontrol og afprøvning af køreegenskaber

Det formodes, at såfremt bilen svarer til kraftigere variant, vil det ikke være nødvendigt med egentlig kontrol af sikre køreegenskaber (kørsel med høj hastighed m.v.).

Bilag 1, A.4. Motoreffektforøgelse over 100%

Der savnes mulighed for, at bilen kan godkendes på baggrund af test og rapport i henhold til VdTÜV Merkblatt 751.

Det bemærkes, at 20 kW/100 kg ikke er meget ift. nutidens superbiler, hvorfor der er stor efterspørgsel på mulig godkendelse af biler med effekt, der overstiger dette.

Det foreslås, at prøvningsinstans kan gennemgå rapport efter VdTÜV Merkblatt 751 for validering af, at relevante krav også er opfyldt, og at bilen på denne baggrund kan godkendes.

Bilag 1, D. Udskiftning af fjedre, støddæmpere og krængningsstabilisator

Ændring af fjedre/støddæmpere er nok den hyppigst forekommende konstruktive ændring, og størstedelen af de tilgængelige produkter hertil (specielt tyske produkter) er omfattet af "Teilegutachten".

Det må antages, at der herunder er udført relevante test af køreegenskaber.

Det anses ikke som formålstjenligt at skulle udføre yderligere test af køreegenskaber på alle disse køretøjer...

Bilag 1, D.1. Særlige krav til fjedre, støddæmpere ...

Vedr. punkt 4, udskiftning af fjedre:

Afsnittet vurderes problematisk formuleret.

For sammensatte biler, der godkendes jævnfør punkt K, er det meget almindeligt, at der ombygges fra bladfjedre til f.eks. 4-link og skruefjedre, der typisk giver langt bedre/sikre køreegenskaber.

Det er meget almindeligt, at ældre personbiler, der er født med bladfjedre, ønskes ombygget med hjulophæng af anden type.

Dette bør være muligt, uden at bilen mister teknisk identitet, registreringsafgift m.v.

Mange varebiler ombygges til luftfjedre, der helt eller delvist bære akselbelastningen.

Afsnittet vurderes uklart formuleret i forhold til kendte (og almindelige) ombygninger.

Bilag 1, F.2. Ændring af totalvægt/akseltryk

Det bør generelt være muligt at forøge tilladt totalvægt og tilladte akseltryk uanset hvilken motor, der ender med at blive ilagt.

Komponenter i hjulophæng m.v. vurderes at være lige egnede til vægten uanset den monterede motor.

Bilag 1, K. Sammensat bil

Afsnit omkring mærke og identitet/stelnummer mangler. Hvordan forholder det sig for en sammensat bil, som ikke har et stelnummer fra "et tidligere liv"?

Der mangler mulighed for, at bil, som allerede er godkendt med konstruktive ændringer (og heraf følgende ny teknisk årgang) kan godkendes igen med nye ændringer, uden at der skal fastsættes ny teknisk årgang.

Bilag 1, K.0.1. Bil, hvor karrosseri/chassisramme ikke er ændret

Dette vil ramme stort set alle ældre amerikanerbiler, som ønsker at opgradere køreegenskaberne ved at droppe bladfedre i bagaksel samt montere en V8 motor i bil født med R6 motor...

En henvisning til evt. kraftigere variant med anden motorkonfiguration eller hjulophængsprincip ønskes.

Det vurderes ikke hensigtsmæssigt, at disse biler skal have fastsat ny årgang.

Der bør skabes ensartethed mellem ombygning af VW type 1 og andre biler, således at en given bilmodel ikke favoriseres.

Der bør laves definition af hjulophængets "princip", eks. stiv aksel, dobbelt bærearmer, McPerson, osv.

Der introduceres her et interessant begreb "konfiguration".

Det ønskes afklaret, hvad dette måtte dække (eks. række-motor / V-motor / boxer-motor, eller front monteret tværliggende motor / frontmonteret langsliggende motor / hækmotor).

Håber dette kan give eftertanke på hvordan regelsæt kan forbedres.

Med venlig hilsen Peer Skov

FDA
Knarreborgvej 17
2770 Kastrup
Tlf 25 11 19 56
e-mail: formand@fda-biler.dk
Kastrup, mandag 1. April 2019

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Att Linette Egelund, info@fstyr.dk, cc lieg@fstyr.dk

Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område [TS20000-00188].

FDA takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende overordnede bemærkninger.

FDA undrer sig over hvorfor det i forvejen ny tilpassede regelsæt 18.05 som omhandler konstruktivt ændrede biler lige pludselig, ikke duer mere, HVORFOR??

FDA undrer sig over hvorfor vores medlemsgruppe skal gennemgå endnu strammere regler,

Selvom den foreslåede bekendtgørelsesændring som udgangspunkt kun vedrører prøvningsinstanser og kontrolinstanser, må det konstateres, at den foreslåede ændring indirekte vil få betydning for synsvirksomhederne også.

Gennemføres ændringerne, må konsekvensen være, at også Vejledning om syn af køretøjer må gennemgå en ændring, der afspejler hvordan synsvirksomhederne skal forholde sig i denne sammenhæng. FDA imødeser i givet fald en kommende høringsproces i den forbindelse.

FDA er bekymret for, at den foreslåede bekendtgørelsesændring vil gøre det dyrere og mere besværligt for borgerne. FDA vil således opfordre til, at det sikres, at det fortsat er muligt at foretage mindre konstruktive ændringer på sit køretøj, som det også er tilfældet i dag jf. Vejledning om syn af køretøjer afsnit 18.05, uden at dette medfører bekosteligt krav om at køretøjet skal godkendes af en prøveinstans.

FDA bekendt har INGEN af vores medlemmer eller deres biler været årsag til hverken uheld, eller på anden vis gjort sig uheldig bemærket på en sådan vis, at det skulle medføre denne hårde stramning og kontrol, SÅ vi som forening kan forklare dette, da vi ALTID skal forsvare handlinger, som vi som samlet forening har tilsluttet os.

FDA har tilsluttet sig et tværfagligt samarbejde på trods af meningsforskelle, og vi mener at dette tiltag desværre kan medføre at evt. ændrede køretøjer ikke vil blive fremstillet som forventet...

FDA har valgt udelukkende at koncentrere høringsvaret vedr. Bilag 1 som omhandler biler.

Venligst se vores kommentarer for det nævnte afsnit som følger:

A.0.3. Støj

Her bliver der foreslået en kraftig skærpelse i hidtidig praksis, hvor der først kræves egentlig støjmåling ved effektforøgelse over 20% (tidligere først over 40%), eller hvor standstøjtal for basisbil efter metode IV er overskredet med mere end 3dB(A).

Denne skærpelse vil igen væsentligt fordyre synet af vores biler, og behovet for skærpelsen (både om fang og metode) har vi svært ved at forstå.

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

Dette vurderes som en væsentlig skærpelse i forhold til nuværende krav.

Det vurderes ikke rimeligt, at der for ombyggede biler skal stilles disse skærpede krav, specielt hvis man sammenligner for hvad der gælder for replica-biler. Hvorfor skal vi forskelsbehandles?

A.1. Motoreffektforøgelser op til 20%

Det er en helt unødigt skærpelse, at enhver form for effektforøgelse kræver en rapport fra en prøvningsinstans. Det er bekymrende, at dette ikke kan overlades til syrvirksomheden. Dette betyder reelt, at et ændret luftfilter (selv på en gammel veteranbil), som giver 1 HK (måske) mere effekt, kræver en rapport fra en prøvningsinstans.

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

Det bør være muligt at skifte fjedre til anden type, uden at det afstedkommer, at bilen anses for en sammensat bil. Det er meget almindeligt, at ældre personbiler, der er født med bladfjedre, ønskes ombygget med hjulophæng af anden type.

E. Udskiftning af bremsesystem

Det bør specificeres, at ved ombygning til bremsesystem, som er overflyttet fra kraftigere variant, kan kontrollen udføres alene som visuel kontrol af, at alle dele er korrekt monteret.

Det bør overvejes, om denne kontrol kan ske ved en synsvirksomhed.

F.2. Ændring af totalvægt/akseltryk

Det bør generelt være muligt at forøge tilladt totalvægt og tilladte akseltryk uanset hvilken motor, der ender med at blive ilagt.

Komponenter i hjulophæng m.v. vurderes at være lige egnede til vægten uanset den monterede motor.

K. Sammensat bil

Der mangler mulighed for, at bil, som allerede er godkendt med konstruktive ændringer (og heraf følgende ny teknisk årgang) kan godkendes igen med nye ændringer, uden at der skal fastsættes ny teknisk årgang.

K.0.1. Bil, hvor karrosseri/chassisramme ikke er ændret og K.0.2. Bil med ændret karrosseri/chassisramme

Vi savner her to præciseringer:

Ved hjulophængets "princip", formoder vi, at der menes, at der skelnes mellem stiv aksel, dobbelt bærearmer, McPerson, osv?

Omkring motorens "konfiguration", formoder vi at der menes, "cylindernes konfiguration" (f.eks. om det er rækkeomotor, boxermotor, V-motor, osv)?

Økonomiske og administrative konsekvenser (for erhvervsliv og borgere)

Det anføres i høringsbrevet, at bekendtgørelsen vurderes ikke at medføre erhvervsøkonomiske eller administrative konsekvenser over bagatelgrænsen.

Det foreliggende udkast indeholder imidlertid en række ændrede formuleringer i forhold til nuværende praksis, som vurderes at kunne være relativt omkostningstunge (anslåede værdier):

- Etablering af prøvningsfacilitet for måling af effekt på biler med mulighed for kompensation af både lufttryk og temperatur 10 mill kr
- Etablering af prøvningsfacilitet for måling af effekt på motorcykler med mulighed for kompensation af både lufttryk og temperatur 10 mill kr
- Krav til besigtigelse i forbindelse med udarbejdelse af dokumentation for brændstofforbrug 1 mill kr
- Krav til omfattende dokumentation i forbindelse med vejning af køretøjer 1 mill kr
- Krav om støjmåling – også ved små ombygninger 0,2 mill kr
- Tab på igangværende projekter og lagerførte komponenter (eks. TÜV-godkendte komponenter) 3 mill kr
- Tab af identitet (sammensat køretøj) ved effektforøgelse over 20 % i forhold til original køretøj mod tidligere i forhold 20 % i forhold til kraftigste variant. 2,5 mill k

Høringsfrist

Færdselsstyrelsen giver normalt 1 måneds høringsfrist i forbindelse med ændring af gældende love og retningslinjer.

Det er stærkt uheldigt, at denne høring er udsendt med kun 14 dages høringsfrist, særligt set i betragtning af den store påvirkning det medfører.

Det har ikke inden for den korte høringsperiode været muligt at danne et rimeligt overblik over konsekvenserne, og derfor tager dette høringssvar udgangspunkt i en prioritering af absolut væsentligste punkter.

Vi håber I vil tage vores kommentarer til efterretning. Såfremt der er ønske/behov for afklaring/præcision af vores kommentarer, står vi naturligvis gerne til rådighed.

Med venlig hilsen

Dennis Berthou og Tobias Scheef Rose

Formand og Næstformand

Færdselsstyrelse
Sorsigvej 35
6760 Ribe



Autoskade og Køretøjsbygger
Branchen i Danmark
Est. 1907

Vedr.: Høring TS20000-00188 af den 19.3.2019

26. marts 2019

Vi takker for tilsendte høring og har følgende kommentarer:



Udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område.



Vi er bekymret for den korte frist til afgivelse af høringssvar, som kan opfattes som om at den nye vejledning skal hastes igennem.

§1 stk. 4.: vi er spørgende over hvorfor ikke konstruktivt ændrede biler og motorcykler skal kontrolleres, vurderes og afprøves? Disse er typegodkendte.



SMVdanmark
- det nye Håndværksråd

§2 stk. 2.: vi har mange gange klaget over forskelsbehandling på prøvningsinstans området, da der i Danmark indtil videre hersker monopollignende tilstande, hvor kun én virksomhed har tilladelse på dispensation, dog uden at leve op til krav om ISO certificering. Desuden anser vi situationen for personrelateret, og vi undrer os over at netop disse relationer er involveret i denne høring, samt at man "beskytter" netop den virksomhed, der indtil nu har en monopollignende stilling på det danske marked. Det må som udgangspunkt være gældende bekendtgørelse, der bør være grundlag for en hver godkendelse som prøvningsinstans og ikke med baggrund i dispensationer. Derfor mener vi ikke at den indtil videre etablerede privatejede prøvningsinstans kan fortsætte på dispensation, uden at opnå en egentlig godkendelse i henhold til bekendtgørelsen om godkendelse af prøvningsinstans, herunder krav til ISO certificering, uden at også andre kan få dispensation på samme vilkår.



Vi ser os nødsaget til at anse § 2 som en direkte konkurrenceforvridende virksomhed, der skader den frie prisdannelse på afprøvningsmarkedet.



Kontrol af biler/varebiler

Vi har den opfattelse at der stilles større og større krav til hvad der skal igennem en godkendt prøvningsinstans, mere end vi opfatter nødvendigt og rimeligt. Mange af de kontroller kan udføres af kompetente synshaller. At flytte flere kontroller til en godkendt prøvningsinstans kan anses som værende mistillid til synshaller i det hele taget. Dette står vi spørgende overfor.

At anvende en prøvningsinstans er i dag i Danmark en meget kostbar affære. Der pålægges væsentlige ekstraudgifter, som slet ikke står i forhold til de ændringer der er foretaget på mange biler.

Vi mener helt klart at kun de mest nødvendige forhold bør afprøves af en prøvningsinstans, og ikke som der lægges op til i høringen, at flere og flere opgaver flyttes fra synshaller til en prøvningsinstans. Bemærk venligst at der i dag kun er én etableret privatejet prøvningsinstans, hvilket svarer til et egentligt monopol.

A.0.2 Luftforurening

Det er vores opfattelse at disse kontroller uden udfordring kan foretages af en synshal kategori 3, der har det fornødne udstyr og ekspertise til rådighed. Udstyr er udrustet med printer, så målinger kan dokumenteres. Udstyr underligger krav om løbende kontrol og kalibrering.

Det er en unødvendig væsentlig forøgelse af omkostninger forbundet med henvisning til en prøvningsinstans.

A.0.3 Støj

Det er vores opfattelse at disse kontroller uden udfordring kan foretages af en synshal kategori 3, der har det fornødne udstyr og ekspertise til rådighed. Udstyr er udrustet med printer, så målinger kan dokumenteres. Udstyr underligger krav om løbende kontrol og kalibrering.

Det er en unødvendig væsentlig forøgelse af omkostninger forbundet med henvisning til en prøvningsinstans.

A.1. Motoreffektforøgelser op til 20 %

Der har på intet tidligere tidspunkt været krav om syn ved forøgelser af motoreffekten op til 20 %. Hvorfor skal man nu henvises til en prøvningsinstans for at få udført de kontroller en synshal af kategori 3 kan udføre?

Det er en unødvendig væsentlig forøgelse af omkostninger forbundet med henvisning til en prøvningsinstans.



A.2.1.2 Kontrol af bremsefading på testbane

Vi noterer os at der ingen krav er til test af tromlebremser.

D. Udskiftning af fjedre, støddæmpere og krængningsstabilisatorer

Vejledningens udformning efterlader indtrykket af at man ved almindelig udskiftning af slidte støddæmpere til nye skal opsøge en prøvningsinstans for at få udskiftningen godkendt. Vi foreslår en konkretisering af dette punkt, så der ikke opstår misforståelser. Der findes på markedet alternative reservedele, som anvendes ved almindelig service af biler. Disse dele underligger ingen krav om godkendelse og ej heller anerkender Færdselsstyrelsen udskiftning med alternative dele som en konstruktiv ændring, som nævnt i et tidligere svar fra styrelsen til SKAD.

Kontrol af motorcykler

A. Afsnit kontrol og afprøvning af ibrugtagne motorcykler

Det er vores generelle opfattelse, at flere og flere opgaver skal fjernes fra synsvirksomheder og udføres af en prøvningsinstans, hvilket vi anser som en væsentlig forringelse af muligheder for at bygge om, da de omkostninger, der er involveret i at benytte en prøvningsinstans slet ikke står i forhold til de udgifter en ombygning omfatter.

Som eksempel kan der nævnes: udskiftning af gaffel med brugt gaffel fra nyere model – pris ca. 3-4000. Afprøvning ca. 10-15.000.

Udskiftning af brugt bremseskive/kaliber med tilhørende underben til montering af kaliber fra f.eks. nyere model – pris ca. 2-3.000. Afprøvning ca. 7-15.000.

Vi har tidligere gjort Færdselsstyrelsen opmærksom på dette forhold, og vi mener at mange af de ændringer kan uden udfordringer varetages af kompetente synsvirksomheder.

Vi har også foreslået at der etableres en kategori 5 synshal, der har særlige kompetencer på området.

Vi mener at det ikke er hensigtsmæssigt at tilføre store økonomiske gevinster til den ene eller måske en hånd fuld prøvningsinstanser i Danmark gennem ekstrem stramme retningslinjer, som ofte bygger på teoretiske opfattelser. Styrelsen har på intet os kendte tidspunkt foretaget fysiske besøg hos ombyggervirksomheder eller hos de fora, hvor ombygning sker. Der er mange udstillinger i f.eks. Sverige og Tyskland, som viser de mange godkendte ombyggede biler og motorcykler, som i dag ikke kan godkendes i Danmark, men godt i alle andre EU lande.

I hele EU kan ombygninger godkendes uden de store udfordringer, bare ikke i Danmark. Og der er ingen evidens for at ombygning direkte er årsag til færdselsuheld.



Tager man udgangspunkt i f.eks. syn af en lastvognsopbygning på f.eks. 40 tons, så kræves der udelukkende en G-erklæring. Er der tale om en tung blokvogn, så er der ingen krav om dokumentation ved syn. Ombygger man en motorcykel på 250 kg, så kræves der dokumentation i stort omfang til priser på op til 30.000 kr. Det er der ingen fornuft i og heller ingen dokumenterbar evidens i hvorfor der er den store forskel i kravene til køretøjer. Når en 40 tons lastbil er involveret i et færdselsuheld, så må man antage at konsekvensen er væsentlig større end ved en 250 kg motorcykel. Desuden findes der ingen belæg for at ombygning er årsag til færdselsuheld. I størstedel af færdselsuheld er disse menneskeforårsagede.

Det betyder også at udenlandske virksomheder og private ikke kan sælge eller medbringe deres allerede godkendte ombyggede køretøjer med f.eks. TÜV eller DEKRA godkendelser, uden at måtte benytte sig af en dansk prøvningsinstans. Dette anser vi også som en begrænsning af den frie bevægelighed af varer, da det medfører væsentlige omkostningsforøgelse.

Godkendte dele og komponenter

Vi savner henvisning til dele og komponenter, der har en individuel godkendelse fra et anerkendt prøvningslaboratorium til den motorcykelmodel, der er anført i godkendelsen, herunder f.eks. TÜV Teilegutachten mv.

Det bør fremgå af nærværende vejledning, at der ikke kræves godkendelse af en prøvningsinstans ved anvendelse af allerede godkendte dele og komponenter, for at undgå misforståelser. Her henvises til afsnit 18.05 i synsvejledningen.

A.0.2.2. CO værdi

Der gøres opmærksom på at der i dag ikke findes i Danmark muligheder for korrekt at måle udstødningssgasser på motorcykler, da der ikke findes udstyr i synshaller eller generelt, der kan anvendes til korrekt at måle udstødningssgasser. Almindelige 4/5-gas testere kan ikke anvendes til motorcykler, da sonderne ikke passer i udstødningsrør og flere motorcykler har lukkede endestykker med lyddæmpere, som forhindrer indførelse af sonder. Desuden forefindes der op til flere udstødningsrør på en motorcykel, og almindelige 4/5-gas testere er kun udstyret med en lang sonde.

A.0.3.1 3) og A.0.3.2 2) udstødning

Der forefindes udstødningssystemer, der har den fornødne godkendelse i EU, som er udstyret med enten mekanisk eller elektrisk regulering af udstødningens gasflow. Det bør i nærværende vejledning være lovligt at anvende.

A.2.1.1 Motoreffektforøgelse

1)

Mange motorcykler er kun udstyret med en skive, og der er ingen mulighed for at montere 2 skiver, med mindre hele frontenden bygges om, hvilket betyder en komplet ny gaffel.



Kravet om 2 skiver er derfor urealistisk og en væsentlig begrænsning. På grund af de høje afgifter på bl.a. motorcykler, så findes der mange gamle motorcykler, der ofte er over 20 år gammel.

Her forekommer det oftere at defekte motorer, dels på grund af manglende reservedele og også på grund af større skader i motoren, udskiftes med motorer af samme mærke eller andre passende motorer, der kan have større effekt. At "redde" disse gamle motorcykler vil derfor ikke være muligt, når der kræves 2 bremseskiver, da omkostningerne og afprøvningsgebyrer overstiger ofte langt motorcyklens værdi.

Her bør man give mulighed for at få gennemført en decelerationsmåling for at vurdere bremseeffekten, i stede for at kræve 2 skiver. Ofte kan ændring af selve bremsekaliberen til en ikke original bremsekaliber eller original bremsekaliber fra en tungere model øge bremsekraften.

2)

At oplyse en fast skivediameter kan betyde at en skive ikke kan monteres, da de byggemæssige forhold ikke giver plads. Her kan der være tale om nabokomponenter, der står i vejen, eller at monteringspunkter for bremsekalibre ikke kan flyttes, da man så taler om at udskifte både den komplette gaffel og bagsvinger. Her bør der kigges på den effektive deceleration gennem måling. Også her kan der anvendes ikke originale bremsekalibre eller original bremsekaliber fra en tungere model for at øge bremseeffekten.

Alle synshaller er udstyret med magnetiske decelerationsmålere, som kan fastgøres på tanken, hvorved bremsekraften / deceleration kan måles af både for- og bagbremse. Den tilsluttede printer kan herefter udskrive en rapport.

C. Udskiftning af hjul

Generelt er det teknisk unødvendigt at foretage kontrol af kørselsegenskaber, såfremt der monteres hjul, som findes på andre modeller af samme mærke og med samme konstruktion. De forhold, som kendes fra biler har ingen betydning for kørselsegenskaber ved ændring af diameter/løbsomkredsen.

På forhjul er det udelukkende kronrørsvinklen, der er udslagsgivende for hjulstørrelsen. Her er en tolerance på f.eks. +/- 2 grader acceptabel. Der kan ved en enkel beregning af Trail og Kronrørsvinkel findes frem til hvor mange tommer hjulet kan ændres.

Det er teknisk normalt ikke muligt at øge hjulbredden væsentligt foran, da gaffelbredden på motorcyklen ikke giver mulighed for det og anses for en naturlig begrænsning.



Ved udskiftning af baghjul afgrænser bagsvingerens bredde hvor bredt et hjul der kan monteres. Hjul diameter bibeholdes i alle tilfælde, da der her består en begrænsning i fjedervejen. Ved overskridelse vil dækket ikke løbe frit, hvilket ikke er ønskeligt og dermed praktisk ikke kan gennemføres.

D. Udskiftning af fjedre og støddæmpere

Vejledningens udformning efterlader indtrykket af at man ved almindelig udskiftning af slidte støddæmpere til nye skal opsøge en prøvningsinstans for at få udskiftningen godkendt. Vi foreslår en konkretisering af dette punkt, så der ikke opstår misforståelser. Der findes lige som på biler eftermarkedetsprodukter, som kan monteres som erstatning af originale produkter.

Det er også vores indtryk at dette afsnit for motorcykler stammer fra bilområdet, da der er flere nævnte forhold, som ikke findes på motorcykelområdet, her i blandt splitte i fjedre, krængningsstabilisatorer, ændring i totalvægt mv. Vi foreslår en fornyet gennemarbejdning hvor der tages hensyn til faktuelle forhold på motorcykler.

Motorcykler er udstyret med teleskopgafler og ikke fjedre foran, undtaget Springergafler eller tilsvarende. Her er det ikke muligt at udskifte bestående fjedre med fjedre af anden type og dimension.

Bagenden er altid udstyret med enten to støddæmpere monteret på siden eller med en monostøddæmper i bunden af bagbroen. Denne monostøddæmper kan også være pneumatisk med hæve / sænke anordning – typisk med TÜV godkendelse. Det har ingen betydning for kørselsegenskaben at ændre fra olie til luft, da støddæmperens funktion er den samme under kørsel. Pneumatisk hæve / sænke anordning anvendes hovedsageligt ved stilstand til f.eks. lodret parkering.

Bagstøddæmpere er almindelige sliddele og kan være af fjeder/olie type eller fjeder/olie/luft type.

Udskiftning af støddæmpere med samme monteringsmåde har ingen indvirkning på kørselsegenskaberne, så længe støddæmperne er egnet til motorcyklens vægt, hvilket altid er oplyst i salgsspecifikationer. Bagstøddæmpere er altid udstyret med styrkejustering, som kan tilpasses afhængigt af belastningsvægten af motorcyklen af motorcyklisten selv med en dertil passende justeringsnøgle. Derfor bør nærværende vejledning udspecificere at afprøvning kun skal forgå ved udskiftning til anden monteringsmåde af støddæmpere. Igen indvirker biltekniske forhold i regelsættet for motorcykler, hvilket bør ændres til faktuelle forhold.

E. Udskiftning af bremsesystem

Gennem mange år har både Statens bilinspektion og herefter private synshaller godkendt ombygninger, herunder ombygning fra tromle til skivebremse, hvilket er en reel bremseforbedring.



Der er ingen evidens for at disse godkendte motorcykler har haft trafikikkerhedsmæssige udfordringer baseret på montering af skivebremser.

Vi anser det som en væsentlig ekstraudgift at stille krav om at ombygningen skal godkendes af en prøvningsinstans.

Igen mener vi at synshaller med særlig kendskab til motorcykler uden problemer kan både afprøve og kontrollere disse ombygninger.

Under punkt E.1. a) ii henvises der til A.3.1.1. Der findes intet afsnit der hedder A.3.1.1 under motorcykler.

Under b) oplyses maksimale tryk. Der bør tages hensyn til ABS bremses og ESP udstyrede motorcykler, hvilke ikke er nævnt under dette punkt.

G. Ændring i ramme/stel

G.1. Kontrol og afprøvning

Vi undrer os over at man skal gennemføre en køreprøve når en påskruet hjælperamme udskiftes. Vi mener at det er "overkill" og en voldsom forøgelse af udgifter, der langt overstiger de få kroner det koster at fjerne nogle skruer og montere en ofte allerede serieproduceret hjælperamme fra anerkendt producent. Ingen motorcyklist med sanserne i behold vil nogensinde sætte sig på en motorcykel med manglende forbindelser bag, såfremt hjælperammen ikke kun har sædebærende egenskaber.

Der kører 100.000 vis af f.eks. Cafe Racer motorcykler i landende omkring os og i hele verden, og der er ingen evidens for at disse ombygninger på nogen måde fører til en trafikikkerhedsteknisk risiko. Hvorfor skal man i Danmark påtvinge voldsomme ekstraudgifter med prøveførsel mv.?

Vi mener at de danske regler bør ligge i nærheden af udenlandske godkendelsesregler indenfor EU/EØS lande, så at man sikrer den fornødne trafikikkerhed via regler, som kan betales.

Med venlig hilsen



Ing. Thomas Krebs, Direktør for SKAD



Linette Egelund

Fra: Ole Kirkelund <oki@bilimp.dk>
Sendt: 27. marts 2019 12:04
Til: Færdselsstyrelsen
Cc: Linette Egelund
Emne: Høringssvar (j.nr. TS20000-00188)- Udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser m.v.
Vedhæftede filer: Høringsbrev.PDF; Høringsliste.PDF; Udkast til ændring af bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser m.v.PDF

Sag: TS20000-00188
Sagsdokument: 6408394

Til Færdselsstyrelsen
Cc. Linette Egelund

Høringssvar til udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser mv. (J.nr. TS20000-00188)

De Danske Bilimportører har ingen bemærkninger til de foreslåede ændringer til bekendtgørelse nr. 594 af 26. maj 2016 om godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område – samt den deraf følgende regelfastsættelse af tekniske krav og kontrol- og afprøvningsmetoder, som beskrives i kapitel 18 i Vejledning og godkendelse af køretøjer (VOSAK).

Vi lægger til grund, at ændringerne til bekendtgørelse nr. 594 – herunder det nye bilag 1 (vedr. kontrol og afprøvning af ibrugtagne person- og varebiler) og bilag 2 (vedr. kontrol og afprøvning af ibrugtagne motorcykler) - ikke medfører nye krav til selve godkendelsen af de prøvningsinstanser, der allerede er godkendt af Færdselsstyrelsen, men alene berører selve den kontrol og afprøvning mv. der skal udføres jf. bekendtgørelsen og ændringsforslagets § 1, nr. 3 og 4 samt bilag 1 og 2.

Vi antager således, at allerede godkendte prøvningsinstanser ikke behøver yderligere godkendelse / akkreditering for at kunne opfylde kravene om at udføre de kontroller, vurderinger, beregninger eller afprøvninger, der følger af de foreslåede ændringer til bekendtgørelse nr. 594 i øvrigt.

Vi antager desuden, at ændringerne ingen betydning har i forhold til den eksisterende praksis for individuelle godkendelser af nye køretøjer og opbygninger mv. jf. vores tidligere korrespondance med Færdselsstyrelsen herom. (Vi henviser til j.nr. TS2060503-01427).

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund
Chefkonsulent

 **DE DANSKE BILIMPORTØRER**

De Danske Bilimportører
Rådhuspladsen 16
1550 København V
Tel. 2323 2520
Mail. oki@bilimp.dk
www.bilimp.dk

Denne e-mail er kun tiltænkt ovennævnte adressat(er) og kan indeholde fortrolige oplysninger.
Hvis du ikke er rette modtager, gør vi opmærksom på, at det ikke er tilladt på nogen måde at videregive, udbrede eller kopiere denne e-mail. Hvis du ved en fejl har modtaget e-mailen, beder vi dig venligst om at rette henvendelse til os pr. e-mail dbi@bilimp.dk.

Fra: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>

Sendt: 19. marts 2019 12:57

Til: Linette Egelund <lieg@fstyr.dk>

Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser m.v.

Hermed fremsendes i offentlig høring udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område.

Færdselsstyrelsen skal anmode om at modtage eventuelle høringssvar senest den 2. april 2019.

Venlig hilsen

Linette Egelund
Juridisk fuldmægtig



Færdselsstyrelsen
Danish Road Safety Agency
Sorsigvej 35
6760 Ribe

lieg@fstyr.dk

www.fstyr.dk

Færdselsstyrelsen er en del af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Lüneburg 4-4-2019

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Att Linette Egelund, info@fstyr.dk, Cc lieg@fstyr.dk

Betreff: Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område [TS20000-00188].

Sehr geehrter Damen und Herren,

Wir haben Informationen über einen Vorschlag bez. neue Richtlinien durch unseren Technischen Dienst für Dänemark, Firma AutoConsult bekommen.

Wir entschuldigen uns für den späten Antwort, aber wir waren letzte Woche durch der BEFA Bestattungsmesse voll beschäftigt, und hatten keine Möglichkeiten uns mit Ihren Vorschlag auseinanderzusetzen. Kurz über unsere Tätigkeit:

Die Firma Bestattungswagen Hentschke GmbH & Co.KG verkaufen Bestattungswagen seit 30 Jahren. Heute vertreten wir folgende Marken:

- Mercedes-Benz mit Aufbau von Binz / Transforma
- Mercedes-Benz mit Aufbau von Miesen
- Ford mit Aufbau von Thiele
- Jaguar mit Aufbau von Wilcox
- Volvo mit Aufbau von Nilsson

Die Fahrzeuge werden in vielen Länder verkauft, und werden bisher ohne jegliche Probleme in ganz Europa (außer Dänemark) zugelassen.

In Dänemark haben wir nun viele Schwierigkeiten mit der Zulassung, durch die neuerliche Richtlinie:

- Radstand darf nicht mehr als 20% verlängert werden.
Aus technischer Sicht ist diese Grenze nicht ganz relevant, da die letzten 20 Jahre tausende Bestattungswagen mit mehr als 20% Verlängerung ohne Probleme gebaut wurden und größten Teils noch im Einsatz sind.
- Der Technische Dienst verlangt von uns dass der Aufbau, insbesondere die Verlängerung kontrolliert wird und verlangt weiter dass Schweißungen quer des Fahrzeuges im Verband gemacht werden.

Das können wir schlecht verstehen, da schon in der Entwicklungsphase eine übergeordneter Organisation wie z.B. Dekra und TÜV die Verlängerung überwacht und prüft. Dementsprechend wird uns ein Prüfungs-Zertifikat erstellt, auf welcher Basis wir die Fahrzeuge zulassen können.

- Es ist nicht möglich das Gesamtgewicht oder die Zulässige Gewichte der Achslasten zu erhöhen. Besonderes für den Mercedes-Benz 213 mit den Umbauten von Binz und Miesen ist es wichtig, eine Lösung zu finden, wobei Achslasten erhöht werden können um eine ausreichende Ladekapazität zu erreichen.

Radaufhängung und Bremsanlage werden für diese Fahrzeuge mit Teilen von anderen Mercedes-Benz E-Klassemodellen umgerüstet, die eine entsprechend höhere Achslast aufweisen. Es liegen folgende Prüfberichte vor:

- Nr. M2T80001-00 von 15. September 2017, von SGS-TÜV Saar GmbH über der Bremsanlage (ECE R13H) bei Gesamtgewicht bis 2890 kg
- Nr. M1G40001-01 von 15. September 2017, von SGS-TÜV Saar GmbH über der Lenkanlage (ECE R79) bei Gesamtgewicht bis 2890 kg
- Nr. M1X40001-00 von 15. September 2017, von SGS-TÜV Saar GmbH über Massen und Dimensionen (Reg. EU() 2017/1151) bei Gesamtgewicht bis 2890 kg

Über eine positive und zügige Rückmeldung würden wir uns freuen. Für eventuelle Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

MfG



Karl Justh

Geschäftsführer



Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Taastrup, 2. april 2019

Fremsendt pr. e-mail: info@fstyr.dk; cc: lieg@fstyr.dk

Vedr. j. nr. TS20000-00188; Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område.

Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovenstående materiale i høring, og skal i den forbindelse fremsætte en række bemærkninger.

Indledningsvist skal det særskilt bemærkes, at høringen desværre har afstedkommet en væsentlig utryghed i opbyggerbranchen; både den del, der retter sig mod erhvervsopbygninger, og den del, der i det væsentligste retter sig mod liebhavere. Utrygheden udspringer især af fraværet af bemærkninger om, hvorvidt de eksisterende bemærkninger i VOSAK kap. 18.05 fortsat skal gælde som vejledning, eller om kapitlet fremadrettet alene vil indeholde teksten fra ændringsforslagets bilag 1-2.

Det er på alle måder glædeligt, at Færdselsstyrelsen nu ønsker at hjemle hele VOSAK, om end det synes beklageligt, at dette ikke er sket på et tidligere tidspunkt.

En væsentlig del af de ændringer, der noteres fra nugældende VOSAK kap. 18.05 til forslagets bilag 1 og 2, indebærer umiddelbart skærpelser, der ikke har nærmere redegørelser, og som ikke lader sig begrunde i høringsbrevet, der blot fastslår, at forslaget fremsættes for at regelfastsætte dele af VOSAK kap. 18. Således må det konstateres, at branchen ikke opfatter ændringerne som blot en *justering*, som ellers også anført i høringsbrevet.

Færdselsstyrelsen opfordres til at lade VOSAK opdatere samtidig med bekendtgørelsens ikrafttræden, således at der skabes klarhed over de steder, hvor der reelt set er tale om en ændring, og de steder, hvor der alene er tænkt en egentlig hjemmels-indførelse.

Det skal yderligere bemærkes, at en del aktører i branchen fremsætter bekymring for, om den skærpelse, som bekendtgørelsen i sin tekstmæssige form lægger op til, vil animere til, at væsentlig flere køretøjer ikke bliver synet med de konstruktive ændringer, der er mulige i dag, og således vil udgøre en trafikikkerhedsmæssig fare. Der tænkes herved især på risikoen for, at konstruktive ændringer – så vidt det er muligt – afmonteres og standardiseres op til et syn – for efterfølgende at blive påmonteret igen straks efter synet.

En sådan retstilstand er på alle måder uønskelig.

Som afslutning på de generelle bemærkninger skal Dansk Bilbrancheråd påpege, at det i høringsbrevet direkte er anført, at grund-ideén er kontrol- og afprøvningsprocessen skal forenkles; dette ses ikke umiddelbart at blive tilfældet; måske snarere tværtimod.

Dansk Bilbrancheråd skal benytte lejligheden til at påtale, at det må forventes, at forslaget vil have massive økonomiske konsekvenser for opbyggerbranchen i forbindelse med det øgede behov for udførelse af test og prøvninger til brug for prøvningsrapporter. Enhver sådan forøgelse af udgifter for i hvert fald den erhvervsrettede opbyggerbranche kan på ingen måde bifaldes, allerede fordi biler i forvejen er ekstremt omkostningstunge i Danmark qua vores høje afgifter.

I forhold til forslaget nærmere opbygning og anvendelse skal følgende særligt bemærkes, idet Dansk Bilbrancheråd er bekendt med at andre aktører i branchen beskæftiger sig eksplicit med bilagenes detaljer, herunder henvisningsfejl, grammatiske fejl og konkrete udfordringer med gennemførelsen af prøvninger:

Ad. manglende vejledningstekster:

Som anført indledningsvist er det yderst beklageligt, at den – forhåbentligt kommende – nyskrivning af afsnit 18.5 i VOSAK ikke er nærmere beskrevet, endsige omtalt i høringsmaterialet, idet det for Dansk Bilbrancheråd er åbenbart, at bekendtgørelsen med bilag ikke tåler at stå alene.

Såfremt VOSAK ikke samtidig får et tilrettet afsnit med vejledning vil det indebære, at den eksisterende ordning med anerkendelse af VdTÜV-merkblat m.v. ikke længere vil kunne finde anvendelse. Dette vil have massive konsekvenser for opbygninger, såvel administrative som teknisk-praktiske og endeligt økonomiske

VOSAK bør tilrettes samtidig med ikrafttrædelsen, så der ikke hersker tvivl i branchen.

Ad. stillingtagen til nye – ikke ibrugtagne – køretøjer:

Det fremgår af såvel bilag 1 som bilag 2, at der er tale om *ibrugtagne* køretøjer, hvilket begreb ikke er nærmere defineret. Det spørgsmål, der især melder sig i praksis er, om et nyproduceret køretøj, der aldrig har været indregistreret tidligere, skal håndteres.

En bemærkning herom i enten bekendtgørelsen, dens bilag eller VOSAK er ønskelig.

Ad. rustvogne:

Det er særlig glædeligt, at afsnittet om rustvogne, afsnit I, er ændret således, at rustvogne kan opbygges til den gennemsnitlige – nu både højere og tungere – dansker. Desværre ser det umiddelbart ud til, at ændringen (især pkt. 5) karambolerer med afsnit F.

Dette bør Færdselsstyrelsen være særlig opmærksom på, idet forlængelsesadgangen ellers bliver illusorisk og reelt set ubrugelig. Dansk Bilbrancheråd skal i den forbindelse stille i forslag, at den tilladte totalvægt kan hæves til i hvert fald summen af tilladte akseltryk

Ad. stillingtagen til standard-prøvningsrapporter:

Endelig skal Dansk Bilbrancheråd på det overordnede plan stille forslag om, at prøvningsrapporterne standardiseres i et sådant omfang, at dokumentation i det væsentligste kan systematiseres i kategorier. Dansk Bilbrancheråd skal opfordre Færdselsstyrelsen til at foretage nabotjek til fx Norge men henblik herpå – også; og måske især; i forhold til den kommende typegodkendelsesforordning, der yderligere vil vanskeliggøre forholdene i den erhvervsrettede opbyggerbranche.

Som afslutning på høringsbrevet skal Dansk Bilbrancheråd ikke undlade at opfordre Færdselsstyrelsen til at lade afholde egentlige høringsmøder omkring sådanne, for branchen, væsentlige høringer, idet høringsmøder tidligere har vist deres absolutte værd for samtlige de involverede parter.

Venlig hilsen
Dansk Bilbrancheråd

Erik S. Rasmussen
Direktør, advokat
Tlf: 40 41 43 99 - esr@dbr.dk



Jesper Juhlin f. Erik Rasmussen
Advokatfuldmægtig

Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35
6760 Ribe

Cc: Linette Egelund (lieg@fstyr.dk)

Høring om godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område

Motorhistorisk Samråd takker for det tilsendte høringsmateriale, men finder ikke det er i overensstemmelse med rimelig forvaltningsskik, når en høring af så kompleks teknisk karakter udsendes med så kort en deadline.

Motorhistorisk Samråd har derfor måtte erkende at i den korte periode, der har været til besvarelsen, har vi ikke haft nok tid til at sætte os ordentligt ind i om der er ændringer til de tekniske specifikationer som vi kender dem i dag, og om disse mulige ændringer vil have positive eller negative indvirkninger for vores medlemmer.

På den baggrund må vores høringssvar desværre alene blive af overordnet karakter. Vi vil derfor kraftigt opfordre til at ændringerne udskydes til et senere tidspunkt for at give mulighed for at sætte sig grundigt ind i det komplekse forslag, så både vi og andre høringsrespondenter, kan svare behørigt og med valid argumentation.

Regler for godkendelse af prøvnings- og kontrolinstanser

Overordnet betragtet forstår Motorhistorisk Samråd godt at de regler der i dag er beskrevet i synsvejledning (VOSAK) for køretøjer med konstruktive ændringer, skal beskrives i en bekendtgørelse således at en eventuel prøvningsinstans har et lovfæstet arbejdsgrundlag.

Motorhistorisk Samråd understøtter også meget gerne at der skal være bedre muligheder for at nye prøvningsinstanser kan komme med i ordningen, da der i dag hersker monopol på området, idet der ifølge Færdselsstyrelsen hjemmeside, i dag blot er en enkelt virksomhed der har den nødvendige dispensation.

Når de kommende nye regler implementeres og flere virksomheder kan blive godkendte som prøvningsinstanser, så er det Motorhistorisk Samråds anbefaling at der oprettes ligeværdige godkendelsesordninger, herunder økonomiske, for såvel den virksomhed der for nuværende har dispensation, som for de kommende nye. Således for at undgå en ulige konkurrencesituation.

Det forekommer os tillige underligt at godkendelser fra udenlandske virksomheder som TÜV og DEKRA ikke vil kunne anerkendes i Danmark længere. Vi har ikke haft mulighed for inden for tidsrammen at få dette verificeret, men mener at dette er i modstrid med EU-lovgivningen. Det ville således være interessant at vide, hvad der er ændret mht. de to tyske godkendelsesinstanser, siden de ikke længere kan accepteres som værende kompetente og ligeværdige i Danmark.



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motor-køretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veteran-køretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).

Regler for køretøjer med konstruktive ændringer

Motorhistorisk Samråd er meget bekymret for at de nye prøvnings- og kontrolinstanser blot vil blive et ekstra, og samtidig meget fordyrende element for at få godkendt historisk interessante køretøjer. Den type køretøjer er ofte et særsyn i en almindelig synshal, og uerfarende synsfolk har ofte en manglende detaljviden om den konstruktion, et historisk køretøj består af. Det er derfor vores udtalte bekymring at ejere af historiske køretøjer vil blive sendt til godkendelse hos en prøvningsinstans, alene fordi synsmedarbejderen ikke har den tilstrækkelige faglige baggrund til at bedømme hvordan køretøjet oprindeligt har været konstrueret.

Yderligere har vi allerede set faktuelle eksempler på at dette er sket. Det har betydet at det historiske køretøj, efterfølgende af prøvningsinstansen blev pålagt en lang række ændringer der skulle gøre køretøjet up-to-date, hvormed hele den historiske - og dermed kulturhistoriske baggrund for køretøjet, er blevet ødelagt.

Motorhistorisk Samråd vil også gerne her gøre opmærksom på, at der ingen evidens er for at det er historiske køretøjer, der er grunden til færdselsulykker, men i langt overvejende grad skyldes ulykkerne førerfejl, fejl der på ingen måde kan afhjælpes i hverken en synshal eller hos en prøvningsinstans. Når det handler om historiske køretøjer så er det helt unødvendigt med dette meget fordyrende mellemlid. Dette gælder køretøjer der er ældre end 35 år, og som er blevet ændret i større eller mindre grad, men så de stadig fremstår som historisk interessante køretøjer, de udgør heller ikke nogen trafiksikkerhedsmæssig fare.

Det var præcis med den begrundelse at man i EU vedtog en undtagelse til den såkaldte Køretøjssikkerhedspakke, for historiske køretøjer ældre end 30 år, der ikke anvendes i nogen videre grad, da disse køretøjer ikke indebærer nogen trafiksikkerhedsmæssig risiko. Endvidere er det tillige derfor at vores naboland Sverige, helt har fjernet periodisk syn af ældre køretøjer.

Sammenfatning af kommentarerne til høringen

Sammenfattet er det derfor Motorhistorisk Samråd frygt, at historisk interessante køretøjer sendes videre i et system, der ud over at være meget bekosteligt, er helt og aldeles unødvendigt når man ser på den trafiksikkerhedsmæssige risiko.

Vi er bekymret for at systemet skader historiske køretøjer med moderne krav til ændringer af historisk karakter.

Vi finder ingen rimelighed i at Danmark opretholder et meget fordyrende synssystem for nogle typer køretøjer, hvor andre EU-lande, som vi normalt sammenligner os med, vælger at gå den modsatte vej, stærkt understøttet af det faktum, at vi ikke er blevet præsenteret for valide data der underbygger behovet for den udvidelse høringen lægger op til.

Med venlig hilsen
Steen Rode-Møller
Formand
Motorhistorisk Samråd



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motor-køretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veteran-køretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Sendt til info@fstyr.dk og lieg@fstyr.dk

2. april 2019

Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretøjs-tekniske område (j.nr. TS20000-00188)

Dansk Erhverv har modtaget ovennævnte høring den 20. marts. Efter gennemlæsning har Dansk Erhverv ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Jesper Højte Stenbæk
Fagchef for Transport og Infrastruktur



Linette Egelund

Fra: Flemming Horn Nielsen <flemming@horn-nielsen.dk>
Sendt: 2. april 2019 16:05
Til: Færdselsstyrelsen; Peter Dyrelund Jakobsen; Linette Egelund
Cc: daniel_e_s_jensen@hotmail.com; morten@horsenspolstring.dk
Emne: Kommentarer vedr. høring omkring udkast til bekendtgørelse TS20000-00188

Kære Linette Egelund

På vegne af DSRA (Danish Street Rod Association) vil jeg gerne takke for, at vi får mulighed for at kommentere på dette materiale, som er sendt i offentlig høring.

Venligst se vores kommentarer for de nævnte afsnit i bilag 1 som følger:

A.0.3. Støj

Her bliver der foreslået en kraftig skærpelse i hidtidig praksis, hvor der først kræves egentlig støjmåling ved effektforøgelser over 20% (tidligere først over 40%), eller hvor standstøjtal for basisbil efter metode IV er overskredet med mere end 3dB(A).

Denne skærpelse vil igen væsentligt fordyre synet af vores biler, og behovet skærpelsen (både om fang og metode) har vi svært ved at forstå. Af alle vores kommentarer, er dette nok vores største bekymring.

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

Dette vurderes som en væsentlig skærpelse i forhold til nuværende krav.

Det vurderes ikke rimeligt, at der for ombyggede biler skal stilles disse skærpede krav, specielt hvis man sammenligner for hvad der gælder for replica-biler. Hvorfor skal vi forskelsbehandles?

A.1. Motoreffektforøgelser op til 20%

Det er en helt unødigt skærpelse, at enhver form for effektforøgelse kræver en rapport fra en prøvningsinstans. Det er bekymrende, at dette ikke kan overlades til sysvirksomheden. Dette betyder reelt, at et ændret luftfiler (selv på en gammel veteranbil), som giver 1 HK (måske) mere effekt, kræver en rapport fra en prøvningsinstans.

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

Det bør være muligt at skifte fjedre til anden type, uden at det afstedkommer, at bilen anses for en sammensat bil. Det er meget almindeligt, at ældre personbiler, der er født med bladfjedre, ønskes ombygget med hjulophæng af anden type.

E. Udskiftning af bremsesystem

Det bør specificeres, at ved ombygning til bremsesystem, som er overflyttet fra kraftigere variant, kan kontrollen udføres alene som visuel kontrol af, at alle dele er korrekt monteret.

Det bør overvejes, om denne kontrol kan ske ved en synsvirksomhed.

F.2. Ændring af totalvægt/akseltryk

Det bør generelt være muligt at forøge tilladt totalvægt og tilladte akseltryk uanset hvilken motor, der ender med at blive ilagt.

Komponenter i hjulophæng m.v. vurderes at være lige egnede til vægten uanset den monterede motor.

K. S sammensat bil

Der mangler mulighed for, at bil, som allerede er godkendt med konstruktive ændringer (og heraf følgende ny teknisk årgang) kan godkendes igen med nye ændringer, uden at der skal fastsættes ny teknisk årgang.

K.0.1. Bil, hvor karrosseri/chassisramme ikke er ændret og K.0.2. Bil med ændret karrosseri/chassisramme

Generelt mener vi, at grænsen for, hvornår en bil betragtes som en sammensat bil, er for snæver. Vi vil forslå, at der for K.0.1 skal gælde alle tre ændringer, hvis bilen betragtes som sammensat, og for K.0.2 at to ud af de tre. Husk på, at blot små forstærkninger af en chassisramme vil betyde, at man havner i K.0.2, og dermed er meget begrænset i, hvad man kan gøre, uden ny årgang, afgift mv.

Vi savner desuden to præciseringer:

- Ved hjulophængets "princip", formoder vi, at der menes, at der skelnes mellem stiv aksel, dobbelt bærearmer, McPerson, osv?
- Omkring motorens "konfiguration", formoder vi at der menes, "cyklindernes konfiguration" (f.eks. om det er række- eller boxermotor, V-motor, osv)?

Vi håber I vil tage vores kommentarer til efterretning. Såfremt der er ønske/behov for afklaring/præcision af vores kommentarer, står vi naturligvis gerne til rådighed.

Med venlig hilsen

Flemming Horn Nielsen

Myndighedskoordinator i DSRA

Tlf. [3018 6666](tel:30186666)

Linette Egelund

Fra: Ida Nynne Daarbak Jensen <idj@abdk.dk>
Sendt: 2. april 2019 16:12
Til: Færdselsstyrelsen
Cc: Linette Egelund
Emne: SV: Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser m.v.

Kære Færdselsstyrelsen

Høringsbrev vedrørende udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse af prøveinstanser og kontrolinstanser på det køretekniske område giver ikke anledning til bemærkninger fra AutoBranchen Danmark.

Med venlig hilsen

Ida Nynne Daarbak Jensen

Jurist



AutoBranchen Danmark

VIDEN TIL FORSKEL

mobil: +45 53 55 14 00 | www.abdk.dk
tlf: +45 33 31 45 55 | idi@abdk.dk

  
[facebook](#) [twitter](#) [LinkedIn](#)

Fra: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>

Sendt: 19. marts 2019 12:57

Til: Linette Egelund <lieg@fstyr.dk>

Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser m.v.

Hermed fremsendes i offentlig høring udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område.

Færdselsstyrelsen skal anmode om at modtage eventuelle høringssvar senest den 2. april 2019.

Venlig hilsen

Linette Egelund
Juridisk fuldmægtig



Færdselsstyrelsen
Danish Road Safety Agency
Sorsigvej 35
6760 Ribe

lieg@fstyr.dk
www.fstyr.dk

Færdselsstyrelsen er en del af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

2. april 2019

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Att Linette Egelund, info@fstyr.dk, Cc lieg@fstyr.dk

Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område [TS20000-00188].

AutoConsult vil indledningsvis takke, fordi materialet er udsendt i offentlig høring, og at vi hermed har mulighed for at komme med kommentarer hertil.

AutoConsult er pt. den eneste virksomhed som er godkendt efter omhandlede bekendtgørelse, på en række områder, og har derfor en stor interesse i at sikre at ændringerne af bekendtgørelsen også er praktisk håndterbare i vores arbejde som Prøvningsinstans, samt vurderes rimeligt i forhold til krav der stilles til vore kunder.

Samtidig har vi stor interesse i, at vilkårene for eventuelle andre virksomheder, der måtte søge godkendelse, er rimelige og retfærdige.

Det bemærkes, at arbejdet som Prøvningsinstans efter Bekendtgørelse 594 af 26. maj 2016 udgør en væsentlig del af AutoConsult forretningsgrundlag, og at ændringer heraf derfor kan have afgørende betydning for AutoConsults eksistens.

AutoConsult har en række bemærkninger til høringsforslaget, som beskrevet nedenfor.

Habilitet

Høringsmaterialet er udsendt til høringspartnere af Færdselsstyrelsens medarbejder, fuldmægtig Linette Egelund, hvis navn kunne indikere nært slægtskab med AutoConsult v/ Preben Egelund.

Set i betragtning, at bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser er udformet på en sådan måde, at det 2½ år efter bekendtgørelsens ikrafttræden kun har været muligt for Færdselsstyrelsen, at godkende en enkelt virksomhed, er det uheldigt, at der kan næres mistanke om familiære forhold mellem Færdselsstyrelsens medarbejder og netop den godkendte virksomhed.

Dette har givet anledning til megen diskussion og konspirationsteorier på diverse sociale medier, hvilket er meget uheldigt!

Høringsfrist

Færdselsstyrelsen giver normalt 1 måneds høringsfrist i forbindelse med ændring af gældende love og retningslinjer.

Det udsendte høringsforslag indeholder endvidere meget væsentlige forskelle i forhold til nuværende regelsæt, som findes i Vejledning om syn af køretøjer, afsnit 18.05. Det anses som usandsynligt, at høringspartnere vil kunne danne et rimeligt overblik over konsekvenserne af de foreslåede ændringer inden for den stillede frist. Det gøres endvidere gældende at i betragtning af, at der kan antages tvivl om habilitet, er det stærkt uheldigt, at denne høring er udsendt med kun 14 dages høringsfrist.

Internationale love og regler

Der findes en række internationale regler om køretøjers godkendelse, hvoraf specifikt skal nævnes rammedirektiv 2007/46/EF samt Rådets forordninger 167/2013, 168/2013 og 2018/858.

Disse omtaler "Tekniske tjenester", der har samme rolle som "Prøvningsinstanser" nævnt i udkast til ny bekendtgørelse.

Det bør tilstræbes, at instanser med tilsvarende funktion benævnes ensartet.

Færdselsstyrelsen opfordres derfor til fremover, at benytte betegnelsen, som defineret i international lovgivning.

Med forventning, at indførelse af Rådets forordning (EF) 2018/858 pr 1. september 2020 kan medføre øget brug af tekniske tjenester, er det vigtigt, allerede nu, at forberede sig herpå.

"Hemmeligt" regelsæt for ombygning af køretøjer

Regler for godkendelse af ombyggede køretøjer var indtil udgangen af 2016 at finde som vejledningstekst under relevante afsnit i Vejledning om syn af Køretøjer.

For enkelte køretøjsarter er dette fortsat gældende.

Det anses som væsentlig uheldigt, at regler for godkendelse af ombyggede køretøjer nu placeres som bilag til en bekendtgørelse, hvoraf indholdet ikke med rimelighed kan udledes af dokumentets titel, og med tilføjelse af bestemmelser som kun er relevante for udvalgte prøvninger, og ikke generelt for arbejde udført af en prøvningsinstans.

Færdselsstyrelsen opfordres derfor til, at bilag 1 og bilag 2 flyttes til selvstændig bekendtgørelse med en titel, der refererer til emnet "ombyggede køretøjer".

Manglende arbejdsområder for prøvningsinstanser

Høringsbrevet angiver, at "Ændringsbekendtgørelsen udstedes med henblik på at regelfastsætte de tekniske krav og kontrol- og afprøvningsmetoder, som er beskrevet i kap. 18 i Vejledning om syn og godkendelse af køretøjer (VOSAK)".

Der mangler information, hvorledes der tænkes udnævnt prøvningsinstanser vedr.:

- Taxa (se Vosak afsnit 12.351 og Tb §6 stk. 3 (2))
- Vejning af køretøjer (se Vosak kapitel 14) - TS2060113-00029
- Data-erklæring (se Vosak afsnit 14.02.1) - TS2060113-00031
- Biler til motorløb (se Vosak afsnit 18.02)
- Motorcykler til motorløb (se Vosak afsnit 18.03)
- Replica-biler (se Vosak afsnit 18.04) - TS2060113-00034
- Fabriksnye rustvogne

Endvidere mangler regler vedr. følgende køretøjstyper:

- Ambulancer
- Nedbyggede chassisrammer – typisk varebil med forhjulstræk, hvor chassisrammen bag førerhus erstattes af ny ramme og tilhørende bagaksel med lavere chassishøjde. Anvendes ofte til salgsbiler.

Økonomiske og administrative konsekvenser (for erhversliv og borgere)

Det anføres i høringsbrevet, at bekendtgørelsen vurderes ikke at medføre erhvervsøkonomiske eller administrative konsekvenser over bagatelgrænsen.

Det foreliggende udkast indeholder imidlertid en række ændrede formuleringer i forhold til nuværende praksis, som vurderes at kunne være relativt omkostningstunge (anslåede værdier):

Etablering af prøvningsfacilitet for måling af effekt på biler med mulighed for kompensation af både lufttryk og temperatur	10 mill kr
Etablering af prøvningsfacilitet for måling af effekt på motorcykler med mulighed for kompensation af både lufttryk og temperatur	10 mill kr

Forbud mod godkendelse af brugt importerede Harley Davidson, hvor tilsvarende europæiske versioner har aktuatorer i udstødningsystemet	1 mill kr
Krav til besigtigelse i forbindelse med udarbejdelse af dokumentation for brændstofforbrug	1 mill kr
Krav til omfattende dokumentation i forbindelse med vejning af køretøjer	1 mill kr
Krav om støjmåling – også ved små ombygninger	0,2 mill kr
Tab på igangværende projekter og lagerførte komponenter (eks. TÜV-godkendte komponenter)	3 mill kr
Tab af identitet (sammensat køretøj) ved effektforøgelse over 20 % i forhold til originalt køretøj mod tidligere i forhold 20 % i forhold til kraftigste variant.	2,5 mill kr
Øgede omkostninger ved udstedelse af data-erklæringer	2 mill kr

§1 2. I §1, stk. 2 indsættes som nr. 3

Det overrasker, at Detailforskrifter for køretøjer indsættes her, når AutoConsult allerede er godkendt prøvningsinstans på områder, der ikke er omfattet af denne bekendtgørelse.

Hvorledes håndteres eksempelvis data-erklæringer i forhold til foreslået ændring?

Der henvises til "Bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr."

Denne findes i et stort antal udgaver, typisk udgivet en gang om året fra 1977 til nu.

Der savnes information, hvilken version, der henvises til.

Der savnes information, hvorledes man skal forholde sig til køretøjer registreret før 1. april 1977.

Køretøjer, som skal godkendes i henhold til nærværende bekendtgørelse kan inddeles i mange grupper, hvoraf her nævnes nogle få, som i henhold til nuværende praksis ikke har skullet opfylde krav i Detailforskrifter for køretøjer:

- i. Egentlig "hotrod" – typisk amerikansk førkrigs bil fra 20-erne, 30-erne eller 40-erne, som monteres med nyere motor, forhjulsophæng og baghjulsophæng.
Bilerne får jævnfør gældende regler for årgangsfastsættelse typisk teknisk årgang i slutningen af 60-erne til 1976 (Komponenter vælges om nødvendigt for at få en årgang før første version af Detailforskrifter for køretøjer).
- ii. "Efterkrigsbiler", typisk biler fra 50-erne, 60-erne og 70-erne, herunder amerikanske "flydere".
Disse biler er generelt meget velkørende, men vinder meget ved mindre ombygning, som f.eks. skrivebremser, udskiftning af styresnekke til tandstang, motor for anden tilsvarende model med højere ydelse.
Bilerne opfylder ikke kriterier for sammensat bil, og forventes fortsat at skulle opfylde krav, gældende på dato for første registrering.
- iii. "Efterkrigs-motorcykler" eks. stivstel Harley Davidson fra 50-erne og 60-erne.

§1 3. I § 2, stk. 1, nr. 1, og § 7, stk. 1, ændres »kender og efterlever«...

Det bemærkes, at der er forskellig grammatisk bøjning i de 2 paragraffer, hvorved ændringsforslaget formelt er grammatisk forkert.

§1 4. I § 7, indsættes som stk. 2

Det overrasker, at kun "Detailforskrifter for køretøjer" indsættes.

Der mangler information, hvorledes der tænkes udnævnt prøvningsinstanser vedr.:

- Taxa (se Vosak afsnit 12.351 og Tb §6 stk. 3 (2))
- Vejning af køretøjer (se Vosak kapitel 14)
- Data-erklæring (se Vosak afsnit 14.02.1)
- Biler til motorløb (se Vosak afsnit 18.02)
- Motorcykler til motorløb (se Vosak afsnit 18.03)
- Replica-biler (se Vosak afsnit 18.04)
- Fabriksnye rustvogne

Jævnfør bemærkninger ovenfor, er der endvidere udfordringer i den foreslåede tekst vedr. ældre køretøjer, som i henhold til nuværende praksis ikke har skullet opfylde Detailforskrifter for køretøjer.

§1 4. I § 7, indsættes som stk. 3

Forslag til krav for indhold i rapporter vurderes ikke urealistisk, for rapporter vedr. bilag 1 og bilag 2.

Såfremt de stillede krav skal implementeres eksempelvis ved udstedelse af Data-erklæringer vil dette medføre urimelige og meget store omkostninger.

Det vurderes, at der hvert år udstedes et stort antal data-erklæringer.

Såfremt hvert enkelt køretøj skal besigtiges, fotograferes m.v., vil der påløbe samfundet omkostninger, som nemt overstiger flere millioner kroner pr. år.

Krav til rapportens indhold bør flyttes til Færdselsstyrelsens brev om godkendelse jævnfør §5, der bl.a. har følgende ordlyd: «Afgørelsen meddeles den ansøgende virksomhed med angivelse af hvilke områder, godkendelsen omfatter.»

§2 stk. 1 Ikrafttræden

Det anses for højst uhensigtsmæssigt, at ikrafttrædelsen ikke sker samtidig med DfK, samt Vosak, da dette medfører, at flere parallelle regelsæt er gældende samtidig.

De bemærkes desuden, at de foreslåede ændringer forventes at træde i kraft 1. maj 2019, hvilket er under 2 måneder efter offentliggørelse af udkastet til ændringsbekendtgørelsen. Set i lyset af, at det primært er privatpersoner der foretager og får godkendt konstruktive ændringer efter de nuværende retningslinjer i Vosak afsnit 18.05, som generelt har begrænset budget og lange byggetider, betragtes det yderst problematisk, såfremt reglerne ændres med så kort varsel, uden mulighed for færdiggørelse af igangværende projekter.

Det bør tilstræbes at etablere en rimelig overgangsperiode, hvor folks igangværende projekter kan færdiggøres efter de retningslinjer de er igangsat og designet efter.

§2 stk. 2

Teksten foreslås ændret til:

Afgørelser om godkendelse som prøvningsinstans efter denne bekendtgørelse, der er truffet af Færdselsstyrelsen inden denne bekendtgørelses ikrafttrædelsestidspunkt, bevarer deres gyldighed. Bestemmelserne i denne bekendtgørelse finder i øvrigt anvendelse for sådanne godkendte prøvningsinstanser.

Generelle bemærkninger til Bilag til Bek 594 af 26. maj 2016

Ift. nuværende vejledningstekst i Vosak afsnit 18.05 savnes der den omfattende vejledning og definition, som pt. findes her. Særligt forhold omkring ændringer af tidligere afprøvede køretøjer, gyldighedsområde, og ændringer, som ikke er omfattet af krav om afprøvning, savnes.

Det bemærkes ligeledes, at der ikke er nævnt mulighed for, at VdTÜV Merkblatt, -Teilegutachten eller -Prüfbericht kan lægges til grund for opfyldelse af relevante krav til styrke, egnethed, køreegenskaber eller lignende. Såfremt der ikke længere gives mulighed for at lægge denne type godkendelser til grund for opfyldelse af div. krav, vil det betyde omfattende prøvninger af forskellige konstruktive ændringer, som vurderes overflødige, når der foreligger TÜV-godkendelse.

Der ses ikke konsekvent henvisning til umiddelbar godkendelse ved ombygning svarende til eksisterende, original bil. Dette kan i visse tilfælde måske kontrolleres af en synsvirksomhed, men ofte vil kontrol af overensstemmelse med anden variant kræve kontrol, som ikke umiddelbart kan udføres ved et syn, og bør derfor være nævnt – enten som en generel bestemmelse, eller i hver enkelt afsnit i bilag 1-2.

Bilag 1, Overskrift

Bilag 1 angives at omhandle "Kontrol og afprøvning af ibrugtagne person- og varebiler"

Der savnes definition af "ibrugtagne".

Der savnes en holdning til godkendelse af eksempelvis nyere kassevogne (kategori N1), som ombygges med sæder til personbil (kategori M1) ved montering af sæder fra andre bilmodeller eller universalkomponenter. Som teksten er formuleret, vurderes, at seleforankringer i sådanne biler kan godkendes på baggrund af reglerne i K.8.

Hvordan skal man forholde sig til fabriksnye rustvogne, der ønskes registreret første gang i Danmark?

Hvordan skal man forholde sig til nybygget replica-bil, der ønskes godkendt jævnfør Vejledning om syn af køretøjer, afsnit 18.04?

Hvordan skal man forholde sig til nybygget taxa, der ønskes godkendt jævnfør taxa-bekendtgørelsen?

Hvordan skal man forholde sig til nybygget bil, der i dag kan godkendes efter bestemmelserne i Vejledning om syn af køretøjer, afsnit 18.05.2.M med mærke "Selvbyg" og stelnummer UMA....?

Bilag 1, A.0.1. Teknisk egnethed

"Motoreffekten skal måles på motoren eller ved hjælp af rullefelt og ved bedst mulig korrektion af lufttryk..."

Foreslås ændret til:

"Motoreffekten skal måles på motoren eller ved hjælp af rullefelt og ved bedst mulig korrektion for lufttryk..."

Det anbefales at specificere hvilken standard (DIN, SAE, EWG) der skal måles efter, så der sikres ensartede og repetitive målinger.

Bilag 1, A.0.2. Luftforurening

Som teksten er skrevet, er det alene krav om ny måling af luftforurening, såfremt der er en egentlig effektforøgelse.

Kravet er også relevant i tilfælde hvor der ikke opnås effektforøgelse, men blot ændring af f.eks. motorstyring eller lignende for at opnå en mere velfungerende/driftssikker bil.

Bilag 1, A.0.2.1. Bil registreret første gang efter...

Der ønskes mulighed for at anvende amerikansk motor, der opfylder gældende krav for registrering i Californien.

Iht. Dfk, afsnit 7.06, accepteres California Code of Regulations på lige fod med overholdelse af Euro-normerne.

Når dette er tilfældet for køretøjer, som ikke er konstruktivt ændrede, bør det også kunne accepteres i forbindelse med konstruktive ændringer.

Bilag 1, A.0.3. Støj

Her lægges op til en kraftig skærpelse i hidtidig praksis, hvor der først kræves egentlig støjmåling ved effektforøgelser over 20% (tidligere først over 40%), eller hvor standstøjtal for basisbil efter metode IV er overskredet med mere end 3dB(A).

Denne skærpelse vil næsten fordoble omkostningerne til dokumentation af "små", simple ombygninger, som dermed vil friste mange til ikke at få det godkendt, men i stedet "tage chancen".

Det vurderes at kontrol af standstøjtal efter metode IV er en rimelig reference for køretøjer hvor der ilægges en standardmotor fra anden bil, tilsvarende krav til luftforurening.

Bilag 1, A.0.3.1. Bil registreret første gang efter...

Klapper og lignende i udstødningssystemet er standard på størstedelen af nyere "sportsbiler". Dette bør fortsat kunne benyttes, uanset om der bliver foretaget en effektforøgelse!

Det foreslås at fastholde hidtidig formulering om, at kun E-godkendte systemer tillades.

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

Det vurderes som en væsentlig skærpeelse i forhold til nuværende krav.

Det vurderes ikke rimeligt, at der for ombyggede biler skal stilles skærpede krav i forhold til, hvad der er gældende ved godkendelse af replica-biler jævnfør Vejledning om syn af køretøjer, afsnit 18.04.

Bilag 1, A.2.1.2 Kontrol af bremsefading på testbane

Afprøvning er vel ikke afhængig af at der skal være monteret bremseskiver? Det foreslås af fastholde nuværende formulering, så der blot står "bremserne" fremfor "skivebremserne" (1. linje).

I 4. linje foreslås tilføjelse af: "**Afbremning, som skal være** min. 6 m/s^2 , og..."

Det foreslås at tilføje, at testen alternativt udføres til tophastighed, forudsat at denne opnås på under 800 m.

Dette reducerer køletiden, og gør dermed blot testen hårdere for bremserne, men skåner derimod motoren, som ikke har godt af at køre "frit" ved maksimale omdr.

Bilag 1, A.3.1 Kontrol og afprøvning

Her mangler direkte henvisning til evt. kraftigere variant, tilsvarende som under 21-40% effektforøgelse.

Eller skal der her både sammenlignes med en kraftigere variant og stadig foretages test af køreegenskaber, eller er det nok, at ét af disse krav er opfyldt?

Bilag 1, A.3.2. Kontrol og afprøvning af køreegenskaber

Det formodes, at såfremt bilen svarer til kraftigere variant, vil det ikke være nødvendigt med egentlig kontrol af sikre køreegenskaber (kørsel med høj hastighed m.v.).

Bilag 1, A.4. Motoreffektforøgelse over 100%

Der savnes mulighed for, at bilen kan godkendes på baggrund af test og rapport i henhold til VdTÜV Merkblatt 751.

Det bemærkes, at $20 \text{ kW}/100 \text{ kg}$ ikke er meget ift. nutidens superbiler, hvorfor der er stor efterspørgsel på mulig godkendelse af biler med effekt, der overstiger dette.

Det foreslås, at prøvningsinstans kan gennemgå rapport efter VdTÜV Merkblatt 751 for validering af, at relevante krav også er opfyldt, og at bilen på denne baggrund kan godkendes.

Bilag 1, C.1. Særlige krav til hjul

Det bemærkes, at det er lejebelastning samt geometri i hjulophæng, der er væsentligt ift. ændring af sporvidde. Ved udskiftning af aksel eller (dele af) hjulophæng er det således fælgenes indpresningsdybde, der er væsentlig, fremfor basisbilens sporvidde. Dette kunne med fordel udpejles.

F.eks. er ændring af styrerulleradius meget afgørende for bilens sikre køreegenskaber. Dette bør udspecificeres. Det foreslås at give mulighed for godkendelse af yderligere ændring af sporvidde, efter styrkeberegning/FE-analyse.

Bilag 1, C.2. Almindelige krav til hjul

Vedr. punkt 5, vedr. dækprofilet for og bag:

Det er ikke hensigtsmæssigt at fastholde profilforholdet, hvis bagdækkenes bredde øges med 20 mm mere end forhjulene. Det anbefales at tillade en ændring på én profilstørrelse, svarende til nuværende formulering.

Bilag 1, D. Udskiftning af fjedre, støddæmpere og krængningsstabilisator

Ændring af fjedre/støddæmpere er nok den hyppigst forekommende konstruktive ændring, og størstedelen af de tilgængelige produkter hertil (specielt tyske produkter) er omfattet af "Teilegutachten".

Det må antages, at der herunder er udført relevante test af køreegenskaber.

Det anses ikke som formålstjenligt at skulle udføre yderligere test af køreegenskaber på alle disse køretøjer... Der savnes således mulighed for godkendelse baseret på TÜV Teilegutachten.

Bilag 1, D.1. Særlige krav til fjedre, støddæmpere ...

Vedr. punkt 4, udskiftning af fjedre:

Afsnittet vurderes problematisk formuleret.

For sammensatte biler, der godkendes jævnfør punkt K, er det meget almindeligt, at der ombygges fra bladfjedre til f.eks. 4-link og skruefjedre, der typisk giver langt bedre/sikre køreegenskaber.

Det er meget almindeligt, at ældre personbiler, der er født med bladfjedre, ønskes ombygget med hjulophæng af anden type.

Dette bør være muligt, uden at bilen mister tekniske identitet, registreringsafgift m.v.

Mange varebiler ombygges til luftfjedre, der helt eller delvist bære akselbelastningen. Det vil være problematisk om dette kræver fremover test af køreegenskaber for at kunne godkendes.

Afsnittet vurderes uklart formuleret i forhold til kendte (og almindelige) ombygninger.

Bilag 1, D.2. Almindelige krav til fjedre, støddæmpere ...

Det overrasker, at der ikke længere er en tolerance på ændring af dimension af krængningsstabilisator. Det vurderes at kunne have negativ indflydelse på køreegenskaberne, uagtet at en producent angiver egnethed til en given bilmodel.

Er der krav til hvornår en producent kan anses for at være "komponent-fabrikant"?

Bilag 1, E.1. Kontrol og afprøvning

Punkt 1 er uklart formuleret.

Det fremgår ikke, om der ved "uden ændring af bremsesystem" refereres til "bolt-on" eller om det samlede bremsesystem (incl. pedal-udveksling, forstærker, hovedcylinder, ABS, ventiler, signalgivere og kontrollamper, bremsesør, calipre/hjulcylindre, bremseskiver/bremsetromler og hjulstørrelse) skal være uændret i forhold til donorbil.

Det fremgår ikke, hvorledes prøvningsinstansen skal forholde sig ved eftermarkeds-komponenter.

Det fremgår som om at vilkårlig opfyldelse af to ud af tre punkter (pkt. 1-3) fritager for yderligere kontrol, uagtet om det er f.eks. vægtfordelingen der ikke er opfyldt.

Punkt h foreslås ændret, idet "væddeløb" foreslås erstattet af "banebrug", der vurderes som en bedre betegnelse, da mange kører banekørsel, uden at det nødvendigvis betragtes som væddeløb...

Bilag 1, E.3. Montering af ABS

Som teksten er formuleret, er der valgfrihed mellem UNECE-regulativ 13 og 13H.

Det bør specificeres, at UNECE-regulativ 13H alene er krævet for personbiler, registreret første gang efter 1. januar 2017.

DfK 5.01.005 c) (med valgmulighed for at teste i henhold til Rådets direktiv 71/320/EF) er bortfaldet pr. 1. januar 2017.

Før denne dato bør være mulighed for at teste efter Rådets direktiv 71/320/EF, med ændringer gældende på dato for første registrering.

Bilag 1, F.1. Kontrol og afprøvning

Det overrasker at forbud mod udskiftning af gummiophængte led til faste kugleled ikke længere er at finde.

Bilag 1, F.2. Ændring af totalvægt/akseltryk

Det bør generelt være muligt at forøge tilladt totalvægt og tilladte akseltryk uanset hvilken motor, der ender med at blive ilagt.

Komponenter i hjulophæng m.v. vurderes at være lige egnede til vægten uanset den monterede motor.

Bilag 1, G.1. Kontrol og afprøvning

I punkt 1) henvises til afsnit J.1.1. Dette afsnit eksisterer ikke.

Afsnit J handler om VW Type 1.

Skulle det have været afsnit K.1?

Ligeledes i pkt 1): Det foreslås at give mulighed for montering af "tilsvarende" forstærkninger, da cabriolet-forstærkninger ikke altid findes som løse reservedele, er udgået af produktion, eller er praktisk umulige at eftermontere uden at skære bilen i småstykker. Prøvningsinstansen skal udføre en beregning eller teknisk vurdering, der viser, at forstærkningerne ikke er tilsvarende, og ikke medfører øget risiko for revnedannelse i andre dele af konstruktionen.

Bilag 1, I. Ombygning til rustvogn

Efter hvilke bestemmelser kan en limousine godkendes??

Hvordan håndteres godkendelse af fabriksnye biler, ombygget til rustvogn?

Det glæder os meget, at den tidligere grænse for forlængelse op til 20% er fjernet, idet mange af de rustvogne, som i dag sælges på det danske marked, typisk er forlænget mere.

Dette skal ses i sammenhæng med, at bilmodellerne ofte er blevet mere kompakte, samtidig med at befolkningens gennemsnitshøjde er steget igennem tiden.

Tidligere dispensationspraksis giver mulighed for at hæve tilladt til totalvægt til summen af tilladte akseltryk - uden kontrol af akseltryk.

Idet bilerne typisk ikke forlænges bag bagakslen, vil denne skærpelse betyde væsentlige udfordringer for en række af de rustvogne, der i dag markedsføres på det danske marked.

Der ønskes mulighed for, at tilladte akseltryk kan hæves, svarende til tungeste variant, evt. i kombination med, at hjulophæng og bremsesystem udskiftes, svarende til tungeste variant.

Der henvises til afsnit F.2.

Tilladt totalvægt bør kunne hæves til sum af tilladte akseltryk.

Bilag 1, J.1. Afkortning af platformrammen

Vedr. punkt 1

Tidligere var det et krav, at opkortningen blev foretaget iht. godkendte metoder, som indeholdt forskellig afkortningslængde.

Det vurderes, at ikke alle af de kendte metoder til afkortning er lige egnede til afkortning i alle længder indenfor det nævnte interval.

Det foreslås at kræve forskudte samlinger, såfremt afkortning er under 350 mm.

Vedr. punkt 2) b)

Forudsat at krav til ændring af sporvidde er overholdt, jf. afsnit C.1, bør øvrige krav i afsnit C også være gældende for VW Type 1.

Bilag 1, K. Sammensat bil

Afsnit omkring mærke og identitet/stelnummer mangler. Hvordan forholder det sig for en sammensat bil, som ikke har et stelnummer fra "et tidligere liv"?

Der mangler mulighed for, at bil, som allerede er godkendt med konstruktive ændringer (og heraf følgende ny teknisk årgang) kan godkendes igen med nye ændringer, uden at der skal fastsættes ny teknisk årgang.

Der mangler mulighed for, at bil, som allerede er godkendt med konstruktive ændringer (og heraf følgende ny teknisk årgang) kan godkendes igen med nye ændringer, uden at der skal fastsættes ny teknisk årgang.

Det foreslås at holde "teknisk identitet" adskilt fra bestemmelser om "sammensat bil", tilsvarende den nuværende vejledningstekst.

Bilag 1, K.0.1. Bil, hvor karrosseri/chassisramme ikke er ændret

Dette vil ramme stort set alle ældre amerikanerbiler, som ønsker at opgradere køreegenskaberne ved at droppe bladfedre i bagaksel samt montere en V8 motor i bil født med R6 motor...

En henvisning til evt. kraftigere variant med anden motorkonfiguration eller hjulophængsprincip ønskes.

Det vurderes ikke hensigtsmæssigt, at disse biler skal have fastsat ny årgang.

Der bør skabes ensartethed mellem ombygning af VW type 1 og andre biler, således at en given bilmodel ikke favoriseres.

Der bør laves definition af hjulophængets "princip", eks. stiv aksel, dobbelt bærearmer, McPherson, osv.

Der introduceres her et interessant begreb "konfiguration".

Det ønskes afklaret, hvad dette måtte dække (eks. række-motor / V-motor / boxer-motor, eller front monteret tværliggende motor / frontmonteret langsliggende motor / hækmotor).

Det foreslås, at der alene skal fastsættes ny teknisk årgang, såfremt alle de nævnte 3 punkter er ændret.

Bilag 1, K.0.2. Bil med ændret karrosseri/chassisramme

Mangler her punkt 3: "Motor er udskiftet til motor med andet antal cylindre eller anden konfiguration."?

Der savnes ensartethed med ombygning af VW type 1, hvor der tillades ændring af karrosseri, chassis (platformsramme), forhjulsophæng og bremses, uden at køretøjet anses som sammensat.

Det foreslås, at der alene skal fastsættes ny teknisk årgang, såfremt mindst 2 af de nævnte 3 punkter (se punkt K.0.1) er ændret.

Bilag 1, K.9. Fastsættelse af årgang

Bør friholdes fra afsnit om sammensat bil. Tab af teknisk identitet ses ikke nødvendigvis at behøve at relatere sig til bestemmelserne for sammensat bil, såfremt ændringerne i øvrigt falder ind under afsnittene A til J. Se også kommentar til afsnit K. Sammensat bil.

Bilag 2, Overskrift

Bilag 1 angives at omhandle "Kontrol og afprøvning af ibrugtagne motorcykler".

Der savnes definition af "ibrugtagne".

Der savnes en holdning til godkendelse af nye motorcykler med konstruktive ændringer, herunder f.eks. montering af sidevogn.

Hvordan skal man forholde sig til nybygget motorcykel, der i dag kan godkendes efter bestemmelserne i Vejledning om syn af køretøjer, afsnit 18.05.3.H med mærke "Selvbyg" og stelnummer UMA...?

Det antages, at den nye formulering giver mulighed for ombygning til 3-hjulet motorcykel.

Bilag 2, A.0.1. Teknisk egnethed

"Motoreffekten skal måles på motoren eller ved hjælp af rullefelt og ved bedst mulig korrektion af lufttryk..."

Foreslås ændret til:

"Motoreffekten skal måles på motoren eller ved hjælp af rullefelt og ved bedst mulig korrektion for lufttryk..."

Det anbefales at specificere hvilken standard (DIN, SAE, EWG) der skal måles efter, så der sikres ensartede og repetitive målinger.

Det bemærkes, at der er væsentlig forskel på korrektion af (trykkammer, aircondition) og korrektion for (simpel beregning).

Bilag 2, A.0.3. Støj

Formuleringen lægger op til kraftig skærpelse, der gør, at alle køretøjer nyere end 30. sep. 1982 skal have lavet kørselsstøjmåling, uanset graden af effektforøgelse. Se også bemærkning til afsnit A.0.3 Støj.

Bilag 2, A.0.3.1. Motorcykel registreret første gang efter den 30. september 1982

E-godkendte systemer bør fortsat tillades. F.eks. leveres de fleste EF-typegodkendte Harley-Davidson motorcykler med et sådant system. Dette bør fortsat kunne benyttes, uanset om der bliver foretaget en effektforøgelse.

Det foreslås at fastholde hidtidig formulering om, at kun E-godkendte systemer tillades.

Bilag 2, A.2.1 Kontrol

Henvisningen til A.3.1.1, skal rettelig være A.2.1.1.

Bilag 2, A.2.1.1. Kontrol af bremsefading ved hjælp af kontrol af bremsestørrelse

Det foreslås, at der gives mulighed for test af bremsefading, hvis de beskrevne mål på skivediameter ikke er opfyldt eller for motorcykler med tromlebremser, som der er mulighed for i afsnittet med biler.

Bremsefading, test på lige strækning: Motorcyklen testes efter proceduren beskrevet i ECE R78 Annex 3 afsnit 7. Heat Fade Test. Afprøvningen foretages af en prøvningsinstans.

Bilag 2, A.3. Motoreffektforøgelse 41-100%, dog højst så der opnås effekt-/vægtforhold på maksimalt 40 kW/100 kg

Her mangler direkte henvisning til evt. kraftigere variant, tilsvarende som under 21-40% effektforøgelse.

Bilag 2, A.3.1. Kontrol og afprøvning af køreegenskaber

Krav 8) om kørsel i højre- og venstresving med mindst 35° nedlægningsvinkel vurderes at være direkte urimeligt, idet mange originale motorcykler leveres fra fabrikken uden at kunne opfylde dette krav.

Kravet om nedlægningsvinkel bør fjernes, idet dette ikke vurderes at have relation til færdselssikkerheden eller køreegenskaberne i øvrigt.

Det bør alene være et krav, at køretøjet kan styres let, sikkert og hurtigt, hvorved køretøjet skal kunne opnå "almindelig nedlægningsvinkel" for gennemkørsel af eksempel rundkørsel.

Der foreslås alternativt et krav, at motorcyklen skal kunne gennemkøre vinkel med radius 12,5 m (svarende til vendecirkel for biler) med en given hastighed.

Subsidiært foreslås at krav 8 ændres til følgende:

8) Kørsel i højre- og venstresving med mindst 35° nedlægningsvinkel. **For motorcykler, der statisk ikke kan opnå nedlægningsvinkel min. 35°, dog mindst 5° mindre end statisk opnåelig nedlægningsvinkel.**

Det tilføjes at, personbiler (klasse M1) opdeles typisk i AA, Sedan; AB, Hatchback; AC, Stationcar; AE, Cabriolet; AF, Multifunktionelt køretøj (MPV) og AG, Stationcar-pickup. Hertil kommer 4x4 med terrængående egenskaber.

Tilsvarende kan motorcykler opdeles i:

- **Offroader:** En offroader er god - specielt for de langbenede - og giver en mulighed for at køre 'sjove' steder. Til gengæld er de normalt ikke særligt kvikke i optræk - og har heller ikke stor topfart, eller overskud til hurtige overhalinger. De er ofte kun en-cylinder, hvilket giver flere rystelser i maskinen. Man sidder ret oprejst, hvilket kan være afslappende ved alm. 'hygge-transport', men anstrengende ved motorvejshastighed - og i regnvej! Kørselsmæssigt er de lette at håndtere, men ikke så styrevillige - og ikke beregnet til små hurtige sving, men de kan da forceres i rask tempo alligevel.

Typisk motorstørrelse: 250-650 ccm

Typisk ydelse: 40-50 HK

Typisk topfart: 150-175 km/t

Maks. Statisk nedlægningsvinkel: >40°

Eksempler: 1996 Honda XL600V Transalp, 1996 Yamaha XTZ660 Ténéré, 2018 Yamaha WR250R

- **City-maskine:** En Basic/city-maskine er rimelig hurtig - både i tophastighed og acceleration. Det ret svingende om der er kåbe på, men den kan normalt eftermonteres. Man sidder let foroverbøjet, og sædet er normalt mere komfortabelt end racing-maskinens. Kørselsmæssigt er de midt imellem - rimelig styrevillig - rimelig let at håndtere - rimelig god i sving.

Typisk motorstørrelse: 500 ccm

Typisk ydelse: 50-60 HK

Typisk topfart: 160-200

Maks. Statisk nedlægningsvinkel: >28,5°

Eksempler: 1996 Honda CB500, 1996 Suzuki GS500, 2018 Harley-Davidson Street® 750 2

- **Chopper / Custom / Cruiser:** En soft-chopper/custom-maskine er en livsstil. Den er normalt ikke helt så hurtig som touring-maskinen - specielt ikke ved tophastighed. Det skyldes primært at man sidder oprejst eller tilbagelænet. Den er lagt an på, at føreren ønsker en 'flyder-stil', og byder derfor typisk på færre HK og mere bundtræk. Ligesom med offroaderen er man ganske udsat for vind og vejr, men det kan afbødes med visir og meget andet. Det er nok den kategori af MC'ere, hvor der findes det største udvalg af ekstraudstyr - alt fra små chrom-dæksler til sissy-bars og fremskudte pedaler. Den har i øvrigt den fordel, at selv kortbenede kan nå jorden, da der sjældent er særlig højt fra sæde til jord. Kørselsmæssigt er den lidt tungere end touring-maskinen at tage svingene med, men det er sådan den skal være; flydende!

Typisk motorstørrelse: 250-2000 ccm

Typisk ydelse: 30-60 HK

Typisk topfart: 175 km/t

Maks. Statisk nedlægningsvinkel: 10 - 33°

Eksempler:

- Harley-Davidson Breakout 2018: max nedlægningsvinkel 26,8°, <https://www.harley-davidson.com/us/en/motorcycles/2018/softail/breakout/detailed-specs-and-pricing.html>
 - Harley-Davidson Iron 883 2018: max nedlægningsvinkel 28°, <https://www.harley-davidson.com/us/en/motorcycles/2018/sportster/iron-883/detailed-specs-and-pricing.html>
 - Harley-Davidson Street Glide 2018: max nedlægningsvinkel 32°, <https://www.harley-davidson.com/us/en/motorcycles/2018/touring/street-glide-special/detailed-specs-and-pricing.html>
 - Harley-Davidson Roadster 2018: max nedlægningsvinkel 31,1°, <https://www.harley-davidson.com/eu/en/motorcycles/2018/sportster/roadster/detailed-specs-and-pricing.html>
- **Touring:** En Touring-maskine er normalt et godt mix af Basic og Sport. Den har mange HK, kåbe, og er simpelthen bygget til lange ture. Touring-maskiner har en del 'flyder' over sig; er komfortable og byder på store motorer med stort drejningsmoment, så man ikke skal piske rundt i gearene, men blot drejer på 'hanen' og brummer der'ud a'.

Typisk motorstørrelse: 900-1800 ccm

Typisk ydelse: 100-130 HK

Typisk topfart: 180-280 km/t

Maks. Statisk nedlægningsvinkel: >25°

Eksempler: 1996 Honda VFR750, 1996 BMW 1100RT, 1996 Honda ST 1100 Pan European, 2018 Harley-Davidson Ultra Limited

- **Sports-touring:** En sports-touring maskine er en mix af sportsmaskine og en touring maksine, hvor man tager nogle af touring-maskinernes komfort og blander det med racermaskinernes høje effekt evne til kurvekørsel ved høj hastighed. Der er blandt andet ofte bedre plads til passagerer og bagage en man finder på rene sports-makiner.

Typisk motorstørrelse: 600-1300 ccm

Typisk ydelse: 80-150 HK

Typisk topfart: 200-280 km/t

Maks statisk nedlægningsvinkel: >35°

Eksempler: 2018 Yamaha FJR1300AE, 2016 Suzuki GSF 1250S Bandit, 2017 BMW R 1200RS LC, 2016 BMW R 1200RT LC.

- **Sport:** En Sports-maskine er rasende hurtig og har en høj tophastighed. De fås ofte med kåbe, hvilket dels ser godt ud - men også giver øget styrestabilitet og beskyttelse mod regn og blæst. Man sidder normalt meget forover-lænet, hvilket er godt ved høj hastighed og ved kurvekørsel, men det kan være ret anstrengende ved landevejs/by-hastigheder, da meget af kropsvægten er placeret på armene. Det må dog siges at en del sportsmaskiner har et kraftigt præg af touring, hvilket indebærer lidt mere oprejst stilling og en mere komfortabel passagerer plads. Kørselmæssigt er de styrevillige og har som regel meget effektive bremses, som man skal været trænet i at dosere korrekt.

Typisk motorstørrelse: 600-1000 ccm

Typisk ydelse: 100-200 HK

Typisk topfart: 200-340 km/t

Maks. Statisk nedlægningsvinkel: >40°

Eksempler: 1996 Honda CBR900 Fireblade, 1996 Yamaha YZF600 Thundercat, 1996 Honda CBR600F, 2018 Yamaha YZF-R1M

Kilde: http://www.hasselbalch.dk/mc/mc_tips_raad.aspx

Opsummering:

Det er for biler af sedan-typen muligt, at opnå mere sportslige egenskaber end for MPV og SUV, idet sidstnævnte har højere tyngdepunkt, og derfor ikke kan opnå så store hastigheder i sving.

Tilsvarende er de forskellige motorcykeltyper tilpasset forskellige behov og forskellige kørestile.

Ved test af ny- og ombyggede motorcykler, er det væsentlige formål, at kontrollere, at det "nye" køretøj kan styres let sikkert og hurtigt.

Det er endvidere relevant at kræve, at køretøjet ikke har ringere køreegenskaber end andre moderne motorcykler i samme køretøjsart.

Stor nedlægningsvinkel er vigtig ved hurtig kørsel i skarpe sving, hvilket ofte forekommer på bane.

Ved kørsel på offentlig vej, er det ikke normalt med store nedlægningsvinkler (>10°) ved motorvejskørsel (kørsel med hastighed over 90 km/h).

Ved kørsel på landevej (op til ca. 90 km/h) kan forekomme nedlægningsvinkler op til ca. 20°, men vanskeligt op til det i Vosak krævede.

Ved kørsel i bymæssig trafik (op til 60 km/h) forekommer sjældent nedlægningsvinkler over 15°.

For sportsmaskiner, der effektforøges over 40% er det gældende krav om nedlægningsvinkel på 35° relevant, men for nybyggede chopper/costum maskiner og for touring/chopper/costum maskiner, der f.eks. får monteret ændret forgaffel, vurderes det nuværende krav, som ikke relevant.

Ved statisk nedlægning af motorcyklen (motorcyklen holdes i den givne vinkel) er der ingen nedtrykning af fjedrene. Ved kørsel med stor nedlægningsvinkel forekommer ofte en ikke uvæsentlig centrifugalkraft, som foruden førerens vægt giver en nedtrykning af fjedrene, hvorved den dynamiske nedlægningsvinkel vil være væsentlig mindre end den statiske.

Færdselsstyrelsen anmodes på denne baggrund om at genoverveje kravet til nedlægningsvinkel i forbindelse med test af køreegenskaber for motorcykler.

Bilag 2, D. Udskiftning af fjedre og støddæmpere

Det bemærkes, at krævningsstabilisator ikke er relevant for motorcykler, hvorfor betegnelsen bør slettes fra linje 1 under dette punkt samt fra overskriften i D.2.

Bilag E.1. Kontrol og afprøvning

Formuleringen "Bremsesystemet stammer i sin helhed fra en motorcykelvariant med mindst samme effekt og tilladt totalvægt" anbefales erstattet med "Bremsesystemet stammer i sin helhed fra en motorcykelvariant med mindst samme effekt og **mindst samme for- henholdsvis bagakseltryk**".

a): Her ønskes et tredje punkt tilføjet:

iii. De monterede skiver/tromler har mindst samme diameter og tykkelse (for tromlebremses: bredde) som de originale skiver/tromler henholdsvis for og bag.

d) Her foreslås formuleringen "Særlige beslag, **som** følger med for at montere caliprene..."

Bilag 2, F. Udskiftning af forgaffel og baggaffel

Der henvises til afsnit F2, som ikke findes.

Bilag 2, G. Ændring af ramme

Her henvises to steder til punkt G.2, som ikke findes.

Generelt er formuleringen i dette afsnit svært forståelig, hvorfor der foreslås formulering som bilag 1 for bil.

Formuleringen "derudover" giver igen mening og bør slettes.

Der fortages kontrol af G.1 og G.2 – betyder dette, at man kontrollerer, om der er overensstemmelse med en eksisterende motorcykel og derefter kontrollerer G.2 igen, hvis det ikke er tilfældet? – Forudsat at der skulle være et afsnit G.2. Og hvad er proceduren, hvis der er overensstemmelse?

Bilag 2, G1. Kontrol og afprøvning

Uhensigtsmæssig formulering!

Prøvningsinstansen skal kontrollere... at prøvningsinstansen har udført en beregning....

Skal prøvningsinstansen kontrollere sig selv?

Bilag 2, H. Montering af sidevogn på motorcykel

AutoConsult imødekommer inddragelse af krav til montering af sidevogn, som ikke var omfattet af det tidligere afsnit 18.05 i Vosak. Det er positivt at godkendelse heraf fremadrettet bliver regelfastsat. Der savnes dog klar definition af nødvendigt omfang af test af køreegenskaber, da der hverken refereres til afsnit A.3 eller G.1 pkt. 4). Det bemærkes dog, at motorcykel med sidevogn ligeledes er omfattet af bestemmelser i DfK afsnit 5 omkring bremses samt afsnit 9 omkring karrosseri, opbygning, mv.

Bilag 2, K.0.1. Motorcykel, hvor rammen ikke er ændret (I.0.1.)

Dette punkt bør retteligt betegnes I.0.1.

Der er lagt op til at motorcykler forskelsbehandles set i forhold til biler: Hvor mange ændringer der skal til for at det bliver en "sammensat" motorcykel.

Ud fra det foreliggende udkast, vurderes motorcykler urimelig "nemt" at skulle have fastsat ny årgang i forhold til biler.

Der er i udkastet lagt op til at motorcykel bliver sammen blot ved effektforøgelse over 20 % og ved bil er effekten slet ikke et punkt som udløser status som "sammensat"

Der ønskes generelt samme formulering som for bil, så at der ikke gøres forskel for punkter der er fuldt ud sammenlignelige.

Hvis ovenstående ikke accepteres bør formuleringen "... udskiftet til en anden motor med mere end 20% effekt i forhold til den originale" erstattes af "den kraftigste".

Der er en fejl i pkt. 1. "mere end 20% effekt". Denne tekst bør rettes til "mere end 20% effektforøgelse i forhold til kraftigste variant".

Der bør generelt refereres til effektforøgelse i forhold til kraftigste variant.

Bilag 2, K.0.2. Motorcykel med ændret ramme (I.0.2.)

Punktet bør retteligt betegnes I.0.2.

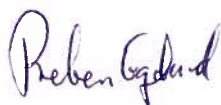
Her forskelsbehandles der mellem bil og motorcykel. Det vurderes at motorcykler ved ombygning i lang højere grad vil blive kategoriseret som sammensatte i forhold til bilerne. Dette vurderes urimeligt og ikke sagligt begrundet. Generelt samme problemstilling som punktet ovenfor.

Bilag 2, I.7. Fastsættelse af årgang

Bør friholdes fra afsnit om sammensat motorcykel. Tab af teknisk identitet ses ikke nødvendigvis at behøve at relatere sig til bestemmelserne for sammensat motorcykel, såfremt ændringerne i øvrigt falder ind under afsnittene A til H.

Med venlig hilsen

Preben Egelund



Digitalt signeret af Preben Egelund
DN: c=DK, o=Auto Consult v/Preben Egelund //
CVR:28541406, cn=Preben Egelund,
serialNumber=CVR:28541406-RID:1170839416802
Dato: 2019.04.02 16:35:55 +02'00'

3. april 2019

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Att Linette Egelund, info@fstyr.dk, Cc lieg@fstyr.dk

Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område [TS20000-00188].

AutoConsult fremsender hermed et mindre tillæg til allerede fremsendte høringssvar. Med baggrund i den usædvanligt korte høringsfrist, anmodes Færdselsstyrelsen om også at medtage nedenstående kommentarer/spørgsmål i deres besvarelse af høringen, uagtet at den officielle høringsfrist udløb i går, d. 02.04.2019.

Måleudstyr

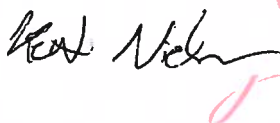
Det fremgår af bilagens afsnit A.0.3 Støj, at der skal foretages støjmålinger i henhold Detailforskrifter for Køretøjer, pkt. 11.01.00x, hvilket, for så vidt angår målemetode I, henviser videre til relevante direktiv/forordning, afhængig af køretøjsart. Krav til måleudstyr er ligeledes beskrevet i disse direktiver/forordninger. Der savnes imidlertid klarhed over om krav til måleudstyr følger krav som beskrevet i relevante direktiver/forordninger (klasse 1-lydmåler), eller om det følger DfK afsnit 11.01.006 (klasse 2-lydmåler). Endvidere vurderes det, at de forskellige målemetoder måske kunne være underlagt differentierede krav til måleudstyr.

Det bemærkes at der generelt ikke er fastsat krav til måleudstyr for øvrige krævede målinger, herunder krav til direkte lagring af måleresultater (skrivende udstyr).

Da udkast til bekendtgørelsen er angivet også at indeholde kontrol- og afprøvningsmetoder, opfordres der til også at inkludere minimumskrav til måleudstyr, for at sikre klarhed omkring dette, samt sikre ensartede krav til måleudstyr blandt prøvningsinstanser.

Med venlig hilsen

På vegne af Preben Egelund



Digitalt signeret af Kent Nielsen
DN: c=DK, o=Auto Consult v/Preben Egelund // CVR:28541406, cn=Kent Nielsen, serialNumber=CVR:28541406- RID:58890624
Dato: 2019.04.03 14:00:14 +02'00'

Til:

Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35,

6760 Ribe.

j.nr. TS20000-00188.

Be-Ge Jany A/S

Vestergade 63-65

DK- 7741 Frøstrup

+45 9655 6700

info@jany.dk

www.jany.dk

VAT-no.: DK 51617312

Frøstrup 02.04.2019

Vedr. høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køre tekniske område.

BE-GE JANY A/S udvikler, producerer og tester passager sædeløsninger til special opbygget køretøjer iht. seneste ECE regulativer, som bliver godkendt af internationale akkrediteret testinstitutter. BE-GE JANY er leverandør af sikkerhedsprodukter, hvor vores produkter bliver primært solgt inden for EU.

I udkastet til bekendtgørelsen jf. pkt. K8 sikkerhedsseler, bliver vi nød til at belyse forslagens virkeområde og konsekvens, da dette vil forringe sikkerheden i ombyggede køretøjer for kategori M1, M2, M3 samt da det er vores kompetenceområde og grundlaget for vores forretning og marked i Danmark.

Jf. pkt. K8 Sikkerhedsseler:

- Beregningsmetoden som man vil bruge for at kunne validere sele forankringspunkterne, er ikke i tråd med ECE regulativ bestemmelser, den teknologiske udvikling og den know-how der i dag er om personsikkerhed og skadevirkninger på menneskekroppen. Selv for køretøjsfabrikanterne accepteres beregningsmodeller / CAD simuleringer modeller ikke i forbindelse med validering af konstruktioner, dette kan kun eftervises ved at udføre fysiske test.
- I beregningsmetoden er der specificeret træk kræfter, der er væsentlig lavere, hvilket ikke vil være retvisende for at validere, hvad der vil ske under en kollision. Der ligger op til kun at beregne øvre og nedre forankringspunkt med 5 kN og seletåsen med 10 kN, (svarende til 2040 kg) hvilket er rigtig lavt set i forhold gældende regulativer.

I ECE R14.06 for M1 køretøjer tester man seleforankringspunkterne ved at trække i selen, hvor at man både for pelvic og torso selen belaster sædesystemet med 1350 daN + stolens vægt x 20. Dvs. at et sæde (30 kg) alene belastes med 2 x 1350 daN + 600 = 3300 kg. Det kan lyde af meget, men svare blot til, at en person på 75 kg køre kolliderer med en hastighed på 48 km/t i en fast væg.

For en sæderække med 3. sæder skal rækken belastes med 9900 kg og alle skal holde kraften i 0,2 sek. for at kunne bestå. For at sikre, at sædet under testen ikke bliver kastet u hensigtsmæssigt frem i køretøjet, er der fastsat bestemmelser for hvor langt fremme det øvre seleforankringspunkt må forflytte sig under selve testen. Valideringen af denne dynamiske trækprøvning, kan kun eftervises i dataopsamlingen af certificeret og kalibreret måleudstyr og ikke ved hjælp af en beregning.

Udførelsen af ECE R14.06 trækprøvningen skal ske i et køretøj, da man skal betragte sæde, gulv og køretøj som et system. Dette tages der ikke højde for i beregningsmodellen,

da kræfterne i seleforankringspunkterne vil forplante sig til køretøjets konstruktion og derved ikke validere, om sædet er sikkert forankret eller om køretøjet er stærk nok i sig selv

- Under pkt. K8 sikkerhedsseler, er der ikke specificeret hvilken type af sele, der må blive anvendt og hvad den skal være testet i henhold til. Selen er en sikkerhedsanordning, der skal redde liv og derfor skal valideres efter forholdene.

ECE R16 tager højde for at sikkerhedsseler bliver dimensioneret efter sædets geometriske udformning, sikre dens virkeområder som foregår ved opmåling og en serie af kvalitets- og brugstest herunder en 20G slædetest. Den samlede dokumentation for et selesystem til en sæde type sammenfattes, hvorpå man kan søge om at få en type godkendelse som eksempelvis kan udstedes af KBA, Tyskland. Uden en typegodkendelse af selen er sædet ikke godkendt til persontransport.

Anvendes der ikke en dimensioneret selesystem, kan det have store betydning for person sikkerhed som følgeskader af de indre organer.

Jf. pkt. K. Sammensat bil:

- **Pkt. K8 sikkerhedsseler** hører under **pkt. K. Sammensat køretøjer**, hvor der ikke er nogle afgrænsning for hvilken årgang/ type af køretøjer det vil kunne omhandle. Dette er med til at give et hul i systemet, hvorved at man kan købe og indregistrer en varevogn og efterfølgende lave ændring af eks. hjulophæng for at få den i kategori **K: Sammensat køretøj**. Herved vil man have muligheden for at kunne installere ikke godkendte sædeløsninger og seleudstyr og få det godkendt på baggrund af en beregning.

VOSAK, Kap 18.

- I brevet til høringspartnerne, står der skrevet at ændringsbekendtgørelsen vedr. de tekniske og kontrol og afprøvning metoder som er beskrevet i VOSAK kap. 18. Kapitlet 18. omhandler reparationer, ombygning mv. men der forefindes heller ikke her en afgrænsning af, til hvilke køretøjer og årgange at **K8 Sikkerhedssele: beregningsmetoden** kan anvendes.

Som udkastet er skrevet, er **BE-GE JANY**, på baggrund af vores erfaring og viden, nød til at gøre indsigelse på høringsforslaget, for at sikre følgende:

- At det gøres mere tydeligt hvem forslaget kommer til at gælde for.
- At man i Danmark følger EU regulativer og ikke går på kompromis med hensyn til trafik og personsikkerheden.
- At man ikke anvender **K8 sikkerhedssele beregningsmetode** for nye køretøjer. Eksempelvis skal køretøjer være mere en 15 år gamle, da det ikke vil være sikkerhedsmæssigt forsvarligt og at man i yderste konsekvens vil få uregulerede produkter ind på markedet.
- At man som borger, der benytter en M1/ M2/ M3 bus eller køber et køretøj, kan være sikker på at køretøjet og dens indretning og udstyr fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt leverer op til gældende EU regler.

Vores erfaring på området vil vi gerne dele med færdselsstyrelsen og indgå en dialog.

Med venlig hilsen

Dennis Stjernholm, BE-GE JANY R&D and Test Manager.

Til:

Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35,

6760 Ribe.

j.nr. TS20000-00188.

Be-Ge Jany A/S

Vestergade 63-65

DK- 7741 Frøstrup

+45 9655 6700

info@jany.dk

www.jany.dk

VAT-no.: DK 51617312

Frøstrup 02.04.2019

Vedr. høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretekniske område.

BE-GE JANY A/S udvikler, producerer og tester passager sædeløsninger til special opbygget køretøjer iht. seneste ECE regulativer, som bliver godkendt af internationale akkrediteret testinstitutter. BE-GE JANY er leverandør af sikkerhedsprodukter, hvor vores produkter bliver primært solgt inden for EU.

I udkastet til bekendtgørelsen jf. pkt. K8 sikkerhedsseler, bliver vi nød til at belyse forslagens virkeområde og konsekvens, da dette vil forringe sikkerheden i ombyggede køretøjer for kategori M1, M2, M3 samt da det er vores kompetenceområde og grundlaget for vores forretning og marked i Danmark.

Jf. pkt. K8 Sikkerhedsseler:

- Beregningsmetoden som man vil bruge for at kunne validere sele forankringspunkterne, er ikke i tråd med ECE regulativ bestemmelser, den teknologiske udvikling og den know-how der i dag er om personsikkerhed og skadevirkninger på menneskekroppen. Selv for køretøjsfabrikanterne accepteres beregningsmodeller / CAD simuleringmodeller ikke i forbindelse med validering af konstruktioner, dette kan kun eftervises ved at udføre fysiske test.
- I beregningsmetoden er der specificeret træk kræfter, der er væsentlig lavere, hvilket ikke vil være retvisende for at validere, hvad der vil ske under en kollision. Der ligger op til kun at beregne øvre og nedre forankringspunkt med 5 kN og selelåsen med 10 kN, (svarende til 2040 kg) hvilket er rigtig lavt set i forhold gældende regulativer.

I ECE R14.06 for M1 køretøjer tester man seleforankringspunkterne ved at trække i selen, hvor at man både for pelvic og torso selen belaster sædesystemet med 1350 daN + stolens vægt x 20. Dvs. at et sæde (30 kg) alene belastes med 2 x 1350 daN + 600 = 3300 kg. Det kan lyde af meget, men svare blot til, at en person på 75 kg køre kolliderer med en hastighed på 48 km/t i en fast væg.

For en sæderække med 3. sæder skal rækken belastes med 9900 kg og alle skal holde kraften i 0,2 sek. for at kunne bestå. For at sikre, at sædet under testen ikke bliver kastet u hensigtsmæssigt frem i køretøjet, er der fastsat bestemmelser for hvor langt fremme det øvre seleforankringspunkt må forflytte sig under selve testen. Valideringen af denne dynamiske trækprøvning, kan kun eftervises i dataopsamlingen af certificeret og kalibreret måleudstyr og ikke ved hjælp af en beregning.

Udførelsen af ECE R14.06 trækprøvningen skal ske i et køretøj, da man skal betragte sæde, gulv og køretøj som et system. Dette tages der ikke højde for i beregningsmodellen,

da kræfterne i seleforankringspunkterne vil forplante sig til køretøjets konstruktion og derved ikke validere, om sædet er sikkert forankret eller om køretøjet er stærk nok i sig selv

- Under pkt. K8 sikkerhedsseler, er der ikke specificeret hvilken type af sele, der må blive anvendt og hvad den skal være testet i henhold til. Selen er en sikkerhedsanordning, der skal redde liv og derfor skal valideres efter forholdene.

ECE R16 tager højde for at sikkerhedsseler bliver dimensioneret efter sædets geometriske udformning, sikre dens virkeområder som foregår ved opmåling og en serie af kvalitets- og brugstest herunder en 20G slædetest. Den samlede dokumentation for et selesystem til en sæde type sammenfattes, hvorpå man kan søge om at få en type godkendelse som eksempelvis kan udstedes af KBA, Tyskland. Uden en typegodkendelse af selen er sædet ikke godkendt til persontransport.

Anvendes der ikke en dimensioneret selesystem, kan det have store betydning for person sikkerhed som følgeskader af de indre organer.

Jf. pkt. K. Sammensat bil:

- **Pkt. K8 sikkerhedsseler** hører under **pkt. K. Sammensat køretøjer**, hvor der ikke er nogle afgrænsning for hvilken årgang/ type af køretøjer det vil kunne omhandle. Dette er med til at give et hul i systemet, hvorved at man kan købe og indregistrer en varevogn og efterfølgende lave ændring af eks. hjulophæng for at få den i katagori **K: Sammensat køretøj**. Herved vil man have muligheden for at kunne installere ikke godkendte sædeløsninger og seleudstyr og få det godkendt på baggrund af en beregning.

VOSAK, Kap 18.

- I brevet til høringspartnerne, står der skrevet at ændringsbekendtgørelsen vedr. de tekniske og kontrol og afprøvning metoder som er beskrevet i VOSAK kap. 18. Kapitlet 18. omhandler reparationer, ombygning mv. men der forefindes heller ikke her en afgrænsning af, til hvilke køretøjer og årgange at **K8 Sikkerhedssele: beregningsmetoden** kan anvendes.

Som udkastet er skrevet, er **BE-GE JANY**, på baggrund af vores erfaring og viden, nød til at gøre indsigelse på høringsforslaget, for at sikre følgende:

- At det gøres mere tydeligt hvem forslaget kommer til at gælde for.
- At man i Danmark følger EU regulativer og ikke går på kompromis med hensyn til trafik og personsikkerheden.
- At man ikke anvender **K8 sikkerhedssele beregningsmetode** for nye køretøjer. Eksempelvis skal køretøjer være mere en 15 år gamle, da det ikke vil være sikkerhedsmæssigt forsvarligt og at man i yderste konsekvens vil få ureglementerede produkter ind på markedet.
- At man som borger, der benytter en M1/ M2/ M3 bus eller køber et køretøj, kan være sikker på at køretøjet og dens indretning og udstyr fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt leverer op til gældende EU regler.

Vores erfaring på området vil vi gerne dele med færdselsstyrelsen og indgå en dialog.

Med venlig hilsen

Dennis Stjernholm, BE-GE JANY R&D and Test Manager.

Dahl Engineering v/Claus Dahl Pedersen
dahl@dahlengineering.dk

Til

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe
info@fstyr.dk; lieg@fstyr.dk
Vedr. j.nr. 20000-00188

Thisted d. 2. april 2019

Høringssvar vedr. bekendtgørelse om ændring bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretekniske område. j.nr. TS20000-00188

Mange tak for muligheden for kommentere på det udsendte materiale.

Vedr. Høringsfrist

Desværre er svarfristen kun på 14 dage, hvilket er en ekstrem kort frist, hvis man både skal kunne nå at gennemgå punkterne i det omfattende høringsmateriale, gennemskue konsekvenserne, og ikke mindst skrive et gennearbejdet høringssvar.

Styrelsen opfordres til at give længere svarfrister, samt at der ved fremtidige høringer afholdes et dialogmøde, hvor interessenter ville kunne få en kort præsentation af høringsmaterialet samt mulighed for at stille spørgsmål. Dette ville kunne udrydde eventuelle misforståelser og give meget bedre høringssvar.

Om bekendtgørelsens opbygning

Titlen på bekendtgørelsen indikerer, at der er tale om krav til prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område. Indholdet i bekendtgørelsen omfatter imidlertid også detaljerede tekniske detailkrav til køretøjer. Af hensyn til overskueligheden og forståelse af reglerne ville det være at foretrække, hvis de detaljerede tekniske krav alene ville fremgå i Detailforskrift for Køretøjer og eller i VOSAK og at denne bekendtgørelse refererer til disse.

Dahl Engineering er generelt positivt stemt over for indholdet af denne bekendtgørelse vedr. en lempeligere godkendelse af ombygget køretøj, for så vidt denne bekendtgørelse drejer sig om hot-rods, rustvogne og motorcykler. Det er imidlertid ikke klart om ombygning af sikkerhedsseleforankringer til busser eller andre typer af personbiler også kan godkendes efter dette noget lempeligere regelsæt?. Hvilket vi i så fald finder meget betænkeligt.

Hvilke køretøjer er omfattet af denne bekendtgørelse

Når man læser denne bekendtgørelse er det umiddelbart svært, at gennemskue hvilke typer af køretøjer og årgange denne bekendtgørelse omhandler, og som gives mulighed for at blive godkendt efter de lempelige regler i henhold til K.8. om sikkerhedsseleforankringer. Der efterlyses en præcisering af hvilke typer af køretøjer, og første registreringsdato, denne bekendtgørelse omfatter.

Kan et ombygget køretøj i denne bekendtgørelses forstand f.eks. være et 3 måneder gammel bus, minibus eller taxi?. Hvad kvalificerer f.eks. et køretøj til at kunne kaldes for en hot-rod, rustvogn eller ombygget og ibrugtaget.

Vedr. Identificering af køretøjer som er godkendt iht. denne bekendtgørelse.

For at kunne identificere køretøjer, som er blevet godkendt efter de lempeligere regler i bekendtgørelsen, og køretøjer, som ikke er det, foreslås det at indføre regel om påskrift køretøjets registreringsattest eller synsrapport, hvor dette vil fremgå.

I så fald vil en fremtidig køber kunne se, at det drejer sig om et køretøj, som er godkendt efter lempeligere sikkerhedsregler end det gør sig gældende for andre køretøjer.

En hot-rod entusiast gør sig formentlig ikke nogle illusioner om, at køretøjet vil leve op til nutidige sikkerhedsstandarder, men det kan forholde sig anderledes, hvis køberen er uden teknisk indsigt.

Påskriften på registreringsattesten og eller synsrapport kunne f.eks. lyde: Dette køretøj er godkendt efter de lempeligere sikkerhedsbestemmelser iht. Bekendtgørelse om godkendelse af osv.

Betænkeligheder ved manglende afgrænsning af køretøjer

Såfremt denne bekendtgørelse pkt. K.8. omfatter andre køretøjer end hot-roads og rustvogne, giver dette anledning til store betænkeligheder, som redegøres for i det efterfølgende.

Vedr. K.8. Sikkerhedsseler

Sikkerhedsselen det vigtigste sikkerhedsudstyr.

Selv 60 år efter opfindelsen af sikkerhedsselen, er den det vigtigste enkeltstående sikkerhedsudstyr i en bil. Det er den mest anvendte og vigtigste sikkerhedsopfindelse i bilernes over 120 årige historie. Over en million mennesker kan takke sikkerhedsselen for at være i live, og mange gange det antal er sluppet for alvorlige kvæstelser.

Benytter man en sikkerhedssæle halveres risikoen for at blive dræbt eller blive alvorlig kvæstet i en kollision. Det er selen, der forbinder menneske og bil. Det er selen, der fastspænder bilens passagerer i en ulykkesituation, ligesom brugeren ikke risikerer at blive kastet rundt i passagerkabinen eller slynget ud af bilen ved mere komplekse ulykkescenarier.

Med opfindelsen af airbags, selestrammere og selekraft-begrænsere, er sikkerhedsselen blevet endnu mere effektiv til at redde liv og reducere kvæstelser, men samtidig er den også blevet en del af et meget teknisk kompliceret sikkerhedssystem, hvor de forskellige komponenter er udviklet til at have bestemte egenskaber, som når disse anvendes sammen giver den ønskede livreddende virkning. Ændres/modificeres en eller flere af komponenterne risikerer man, at selen kan blive farlig for brugeren.

Eksempelvis udføres der i forbindelse med udvikling og godkendelse af moderne sikkerhedssesystemer utallige dynamiske tests, hvor samspillet mellem G-sensorer, selestrammere, selekraft-begrænsere og seleforankringspunkter finjusteres og times inden for tusindedels sekunder.

Dette skal sikre at brugeren positioneres og rammer den oppustede airbag på det helt rigtige sted og tidspunkt. Modificeres eller ændres seleforankringspunkter, selekraft-begrænsere, selestrammere eller forankringspunkternes geometri, vil den nøje afstemte timing og sikkerhedssesystemets virkning blive ødelagt.

Det er farligt hvis brugeren er positioneret for tæt på en air bag, når denne deployeres. Airbaggen vil så at sige eksplodere op i brugerens hoved- og bryst region. Positioneres brugeren for langt fra kan også være farligt, da den korrekte timing af airbaggens udfoldelse ændres, og airbaggen vil have mistet bæreevnen ved anslag med hoved og bryst, som i stedet vil slå voldsomt ind i rat eller instrumentbræt. Begge scenarier kan resultere i alvorlige kvæstelser i hoved- nakke og bryst regionen.

Se video med illustration her: <https://www.youtube.com/watch?v=R4ekbB5EzZM>

Også en modificering eller ombygning af bagsædeseler kan være problematisk. Når seleforankringer til bagsæder godkendes iht. til ECE regulativ nr. 14/06, er der krav om at det øvre forankringspunkt til skuldreselen ikke må deformeres/forskydes længere frem end til R-punkt linjen og ikke lavere end C-linjen. Se figuren nedenfor. Denne

regel skal sikre, at sikkerhedsselen vil være i stand til at opfange brugeren inden denne vil ramme køretøjsdele placeret foran, og dermed sikrer det nødvendige overlevelsrum. Det nytter ikke noget at spænde selen, hvis den ikke formår at fastholde brugeren inden denne rammer ind i noget foran.

Fra ECE R14/06

7.1.1. For vehicles of category M_1 of a total permissible mass not exceeding 2.5 tonnes, if the upper safety-belt anchorage is attached to the seat structure, the effective upper safety-belt anchorage shall not be displaced during the test forward of a transverse plane passing through the R point and point C of the seat in question (see Figure 1 of Annex 3 to this Regulation)

For vehicles other than mentioned above, the effective upper safety-belt anchorage shall not be displaced during the test forward of a transverse plane inclined 10° in forward direction and passing through the R point of the seat.

The maximum displacement of the effective upper anchorage point shall be measured during the test.

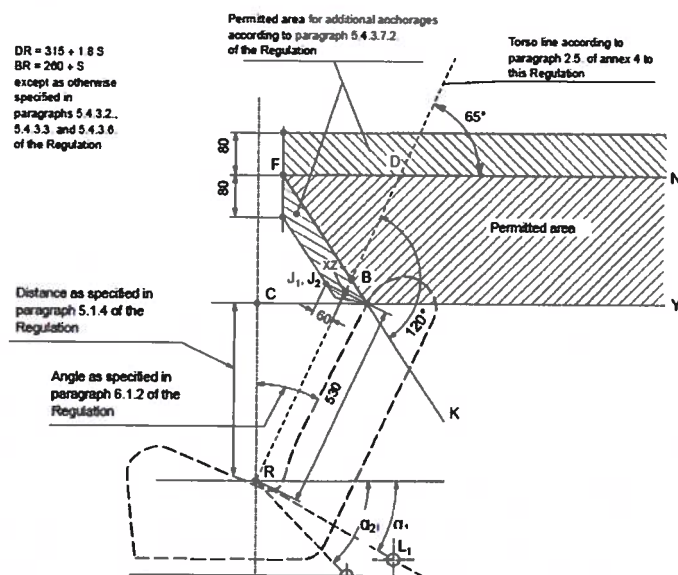
If the displacement of the effective upper anchorage point exceeds the above-mentioned limitation, the manufacturer shall demonstrate to the satisfaction of the technical service that there is no danger to the occupant. As an example, the test procedure according to Regulation No. 94 or a sled test with corresponding pulse may be carried out to demonstrate a sufficient survival space.

Location of effective belt anchorages

Figure 1

Areas of location of effective belt anchorages

(The drawing shows one example, where the upper anchorage is fixed to the vehicle body side panel)



Vedr. manglende krav for sæder iht. direktiv 74/408 og eller ECE 17 .

Det bemærkes at der i bekendtgørelsen ikke er nævnt noget om krav, iht. direktiv 74/408, med senere opdateringer eller ECE 17, som omhandler krav til sæder og disses forankringer og nakkestøtter, men alene K.8. om krav til sikkerhedsseleforankringer.

For at få fuld nytte af en sikkerhedssele, er det af største betydning, at sæders bagsider er stødabsorberende, og ikke fremviser skarpe kanter i køretøjer med flere sæderækker, hvor den bagved siddende eksempelvis kan pådrage sig hovedlæsioner ved anslag. Sæder med fritlagte metalprofiler og store metal askebægere, kan eksempelvis forårsage

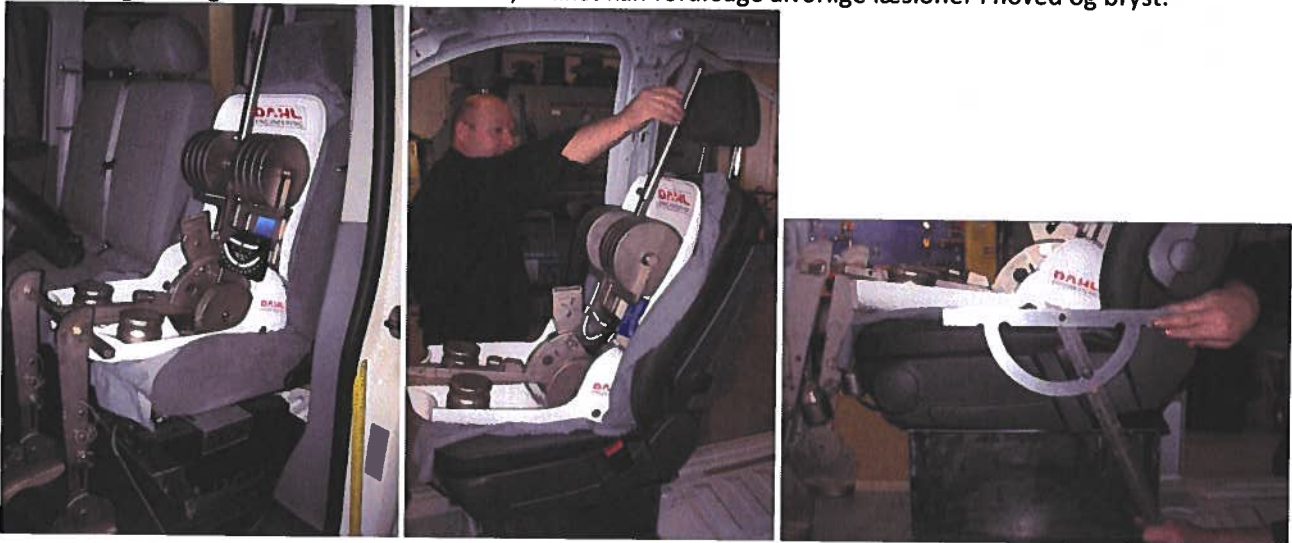
meget alvorlige eller fatale hovedskader. Krav til sæders konstruktion og støddabsorberende egenskaber, bør derfor også fremgå i materialet.

Vedr. for sikkerhedssellers tilladte vinkler.

Det bør ligeledes sikres at sikkerhedsselerne monteres inden for de tilladte vinkler jævnfør ECE 14/06 eller direktiv 76/115, hvilket gøres ved anvendelse af viste H-punkt dukke.

H-punktet er hoftens omdrejningspunkt og danner referencepunkt for en passager. Dette referencepunkt anvendes til at defineres hovedets anslagsområde, hovedstøttens minimumshøjde samt de korrekte placeringer af sikkerhedsselens forankringer. Hvis de nedre forankringspunkter ikke er placeret korrekte i forhold til H-punktet vil der være risiko for at passageren glider under sikkerhedsselen under en kollision. Sker dette vil sikkerhedsselen trykke på passagerens bløddele i stedet for knogle strukturen, hvilket kan medføre alvorlige indre blødninger, i værste fald fatale.

Er skulderselens øvre forankringspunkt ikke placeret korrekt, kan dette medføre risiko for, at passagerens overkrop kastes meget længere frem eller ud til siden, hvilket kan forårsage alvorlige læsioner i hoved og bryst.



Ovenstående regler skal sørge for at sikkerhedsseler har den tilsigtede virkning.

Vedr. K.8. – og den beskrevne beregningsmetode

Erfaringer viser at det stort set er umuligt at beregne styrke og deformation af sikkerhedsselatorankringer. Selv hvis der anvendes et avanceret computerprogram samt bilproducentens CAD tegningsfiler, med svejseanvisninger og materialeoplysninger, er resultatet forbundet med stor usikkerhed. EU reglerne tillader derfor heller ikke at bilfabrikker anvender computersimuleringer til godkendelser af seleforankringer.

For det første er det ofte umuligt eller meget svært at få CAD tegningsfiler fra bilfabrikkerne, som er brugbare til beregninger. Efter 30 år i branchen, er det endnu ikke lykkedes undertegnede at få en bilfabrik til at frigive materialeangivelser på karosseridele. En beregning af seleforankringer og virkningen af sikkerhedsselen i et køretøj, vil således være det rene gætteri.

Forudsætningerne til beregningsmetoden beskrevet under K.8. svarer ikke til de kræfter, der kræves ved test i henhold til gældende ECE 14/06 eller direktiv 76/115 bestemmelser, hvor de krævede belastninger afhænger af køretøjets kategori, f.eks. M1 & N1, M2 & N2 eller M3 & N3.

I henhold til ECE reg. 14/06 pkt. 6.3. 6.3.1. og 6.4.4.2 skal der i tillæg til kraften, som påføres seleforankringspunkterne også trækkes med en kraft svarende til mellem 6,6 og 20 gange sædet egenvægt. Forankringerne til en bagud vendende siddeplads skal eksempelvis ikke trækkes fremad, men bagud. Der ikke taget højde for dette ved beregning i henhold til K.8.

Sammenligning af belastninger af seleforankringspunkter ved test iht. ECE14/06 og K.8.

Køretøjs Kategori	Samlet belastning ved test af sæde & seleforankringer iht. ECE 14/06 og direktiv 76/115	Belastning ved beregning iht. K.8.
M1/N1	27kN + en kraft svarende til 20 gange sædet egenvægt	20 kN samlet
M2/N2	13,5 kN + en kraft svarende til 10 gange sædets egenvægt	20 kN samlet
M3/N3	9 kN + en kraft svarende til 6,6 gange sædets egenvægt	20 kN samlet

Hvis forankringspunkter til en sikkerhedssele ikke holder, kan det selvsagt også få fatale følger for brugeren. Se eksempler med test af seleforankringer her: <https://www.youtube.com/watch?v=X5m-5JNt9TE>

Gældende EU regler er meget gamle

For mere end 30 år siden tillod EU ikke længere Europæisk typegodkendelse af køretøjer klasse M1, som ikke er udstyret med testede seleforankringer på bagsædesiddepladser. Efterfølgende er der løbende indført samme krav for køretøjer klasse M2 og M3 jævnfør EF direktiv 96/38.

Køretøjs-kategori	Køretøjets Total Vægt	Godkendelse uden testede og godkendte seleforankringer var ikke mulig fra.
M2	> 3,5t	1. oktober 1999
M2	< 3,5t	1. oktober 1997
M3	< 5t	1. oktober 1997

Da ovennævnte EU regler har eksisteret for nævnte køretøjer i 20 år eller mere, findes der et meget stort udbud af godkendte sæder/seler og forankringssæt på markedet, som kan eftermonteres i køretøjskategorierne - M1, M2 og M3.

Køretøjer indrettet til transport af kørestolsbrugere.

Med offentliggørelsen af Busdirektivet 2001/85 for køretøjer i kategori M2 & M3 i 2001 og rammedirektiv 2007/46 for køretøjer i kategori M1 i 2007, findes der også et meget stort udvalg af testede og godkendte sæder, sikkerhedssele, fastholdelsesudstyr til kørestolsbrugere, og seleforankringssæt til køretøjer indrettet til transport af kørestolsbrugere. Det være sig private køretøjer, taxier, ambulancer, busser og minibusser. Industrien har for længst tilpasset produktionen efter disse sikkerhedskrav.

Med afsæt i ovenstående bør muligheden for at foretage beregning efter metoden beskrevet under K.8., ikke være mulig for andre køretøjer end hot-rods da nævnte beregningsmetode:

- Ikke er realistisk i forhold til de reelle angrebsvinkler, som fremkommer ved test.
- Ikke tager højde for deformationskriterier på øvre forankringspunkt jævnfør ECE14/05 og 06.
- Anvender forkerte belastningsforudsætninger.
- Er urealistisk i forhold til at beregne styrken på forankringer i køretøjernes karosserier.
- Ikke tager højde for at sikkerhedssystemer og sæder godkendes sammen. I henhold til ECE 14/06 betragtes sæder og seler som et system, som testes og godkendes sammen, ud fra sædet H-punkt.

Lempelige dokumentationskrav til hot-rods kan forsvares, da en hot-rod entusiast formentlig ikke gør sig nogle illusioner om, at køretøjet vil leve op til moderne sikkerhedsstandarder, men det gør almindelige bilkøbere og passager i busser og taxier.

Såfremt mulighed for godkendelse i henhold til K.8 ikke begrænses til hot-rod ombygninger, vil monterede sikkerhedssele medføre falsk tryghed i de pågældende køretøjer.

Færdselsstyrelsen opfordres til at rydde op i gamle særregler om krav til fastholdelsesudstyr til kørestolsbruger og seleforankringer ved plads for kørestol, da de nuværende regler desværre halter langt efter den teknologiske udvikling. Sikkerhedsudstyr af ældre konstruktion, som eksempelvis ikke lovligt kan sælges i eksempelvis Frankrig og Spanien, kan uden problemer godkendes og sælges i Danmark.

Færdselsstyrelsen opfordres derfor til harmonisere bestemmelserne i rammedirektiv 2007/46, for køretøjer M1, og Busdirektivet for M2&M3 2001/85.

Skulle der være spørgsmål til fremsendte giver jeg meget gerne supplerende oplysninger.

Med venlig hilsen

Dahl Engineering

V/Claus Dahl Pedersen

Løvevej 3B
7700 Thisted
Tlf. 96180077
www.dahlengineering.dk

Formand: Johnny Hansen

Tirsdag d. 2. April 2019

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35

6760 Ribe

Att Linette Egelund, info@fstyr.dk, cc lieg@fstyr.dk

Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område [TS20000-00188].

Vi vil indledningsvis takke, fordi materialet er udsendt i offentlig høring, og at vi hermed har mulighed for at komme med vore kommentarer.

Vi har en række bemærkninger til høringsforslaget, som beskrevet nedenfor.

Høringsfrist

Færdselsstyrelsen giver normalt 1 måneds høringsfrist i forbindelse med ændring af gældende love og retningslinjer.

Det er stærkt uheldigt, at denne høring er udsendt med kun 14 dages høringsfrist.

Endvidere indeholder det udsendte høringsforslag meget væsentlige forskelle i forhold til nuværende regelsæt, som findes i Vejledning om syn af køretøjer, afsnit 18.05.

Det har ikke inden for den korte høringsperiode været muligt at danne et rimeligt overblik over konsekvenserne, og derfor tager dette høringssvar udgangspunkt i en prioritering af absolut væsentligste pointer.

Internationale love og regler

Der findes en række internationale regler om køretøjers godkendelse, hvoraf specifikt skal nævnes rammedirektiv 2007/46/EF samt Rådets forordninger 167/2013, 168/2013 og 2018/858.

Disse omtaler "Tekniske tjenester", der har samme rolle som "Prøvningsinstanser" nævnt i udkast til ny bekendtgørelse.

Det bør tilstræbes, at instanser med tilsvarende funktion benævnes ensartet.

Færdselsstyrelsen opfordres derfor til fremover at benytte betegnelsen "Tekniske tjenester", som defineret i international lovgivning.

"Hemmeligt" regelsæt for ombygning af køretøjer

Regler for godkendelse af ombyggede køretøjer var indtil udgangen af 2016 at finde som vejledningstekst under relevante afsnit i Vejledning om syn af Køretøjer.

For enkelte køretøjsarter, er dette fortsat gældende.

Det anses som væsentlig uheldigt, at regler for godkendelse af ombyggede køretøjer nu placeres som bilag til en bekendtgørelse, hvoraf indholdet ikke med rimelighed kan udledes af dokumentets titel, og med

tilføjelse af bestemmelser som kun er relevant for udvalgte prøvninger, og ikke generelt for arbejde udført af en prøvningsinstans.

Færdselsstyrelsen opfordres derfor til, at bilag 1 og bilag 2 flyttes til selvstændig bekendtgørelse med en titel, der refererer til emnet "ombyggede køretøjer".

Manglende ombygninger

Høringsbrevet angiver, at "Ændringsbekendtgørelsen udstedes med henblik på at regelfastsætte de tekniske krav og kontrol- og afprøvningsmetoder, som er beskrevet i kap. 18 i Vejledning om syn og godkendelse af køretøjer (VOSAK)".

Der mangler information, hvorledes der tænkes udnævnt prøvningsinstanser vedr.:

- Taxa (se Vosak afsnit 12.351 og Tb §6 stk. 3 (2))
- Vejning af køretøjer (se Vosak kapitel 14)
- Data-erklæring (se Vosak afsnit 14.02.1)
- Biler til motorløb (se Vosak afsnit 18.02)
- Motorcykler til motorløb (se Vosak afsnit 18.03)
- Replica-biler (se Vosak afsnit 18.04)
- Fabriksnye rustvogne

Endvidere mangler regler vedr. følgende køretøjstyper:

- Ambulancer
- Nedbygget chassisrammer – typisk varebil med forhjulstræk, hvor chassisrammen bag førerhus erstattes af ny ramme og tilhørende bagaksel med lavere chassishøjde. Anvendes ofte til salgsbiler.

Økonomiske og administrative konsekvenser (for erhversliv og borgere)

Det anføres i høringsbrevet, at bekendtgørelsen vurderes ikke at medføre erhvervsøkonomiske eller administrative konsekvenser over bagatelgrænsen.

Det foreliggende udkast indeholder imidlertid en række ændrede formuleringer i forhold til nuværende praksis, som vurderes at kunne være relativt omkostningstunge (anslåede værdier):

Etablering af prøvningsfacilitet for måling af effekt på biler med mulighed for kompensation af både lufttryk og temperatur	10 mill kr
Etablering af prøvningsfacilitet for måling af effekt på motorcykler med mulighed for kompensation af både lufttryk og temperatur	10 mill kr
Forbud mod godkendelse af brugt importerede Harley Davidson, hvor tilsvarende europæiske versioner har aktuatorer i udstødningssystemet	1 mill kr
Krav til besigtigelse i forbindelse med udarbejdelse af dokumentation for brændstofforbrug	1 mill kr
Krav til omfattende dokumentation i forbindelse med vejning af køretøjer	1 mill kr
Krav om støjmåling – også ved små ombygninger	0,2 mill kr
Tab på igangværende projekter og lagerførte komponenter (eks. TÜV-godkendte komponenter)	3 mill kr
Tab af identitet (sammensat køretøj) ved effektførogelse over 20 % i forhold til original køretøj mod tidligere i forhold 20 % i forhold til kraftigste variant.	2,5 mill kr

§1 2. I §1, stk. 2 indsættes som nr. 3

Det overrasker, at Detailforskrifter for køretøjer indsættes her, når der allerede er godkendt prøvningsinstans på områder, der ikke er omfattet af denne bekendtgørelse.

Hvorledes håndteres eksempelvis data-erklæringer i forhold til foreslået ændring?

Der henvises til "Bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr."

Denne findes i et stort antal udgaver, typisk udgivet en gang om året fra 1977 til nu.

Der savnes information, hvilken version, der henvises til.

Der savnes information, hvorledes man skal forholde sig til køretøjer registreret før 1. april 1977.

Køretøjer, som skal godkendes i henhold til nærværende bekendtgørelse kan inddeles i mange grupper, hvoraf her nævnes nogle få, som i henhold til nuværende praksis ikke har skullet opfylde krav i Detailforskrifter for køretøjer:

- i. Egentlig "hotrod" – typisk amerikansk førkrigs bil fra 20-erne, 30-erne eller 40-erne, som monteres med nyere motor, forhjulsophæng og baghjulsophæng.
Bilerne får jævnfør gældende regler for årgangsfastsættelse typisk teknisk årgang i slutningen af 60-erne til 1976 (Komponenter vælges om nødvendigt for at få en årgang før første version af Detailforskrifter for køretøjer).
- ii. "Efterkrigsbiler", typisk biler fra 50-erne, 60-erne og 70-erne, herunder amerikanske "flydere".
Disse biler er generelt meget velkørende, men vinder meget ved mindre ombygning, som f.eks. skrivebremses, udskiftning af styresnekke til tandstang, motor for anden tilsvarende model med højere ydelse.
Bilerne opfylder ikke kriterier for sammensat bil, og forventes fortsat at skulle opfylde krav, gældende på dato for første registrering.
- iii. "Efterkrigs-motorcykler" eks. stivstel Harley Davidson fra 50-erne og 60-erne.

§1 3. I § 2, stk. 1, nr. 1, og § 7, stk. 1, ændres »kender og efterlever«...

Det bemærkes, at der er forskellig grammatisk bøjning i de 2 paragraffer, hvorved ændringsforslaget formelt er grammatisk forkert.

§1 4. I § 7, indsættes som stk. 2

Det overrasker, at kun "Detailforskrifter for køretøjer" indsættes.

Der mangler information, hvorledes der tænkes udnævnt prøvningsinstanser vedr.:

- Taxa (se Vosak afsnit 12.351 og Tb §6 stk. 3 (2))
- Vejning af køretøjer (se Vosak kapitel 14)
- Data-erklæring (se Vosak afsnit 14.02.1)
- Biler til motorløb (se Vosak afsnit 18.02)
- Motorcykler til motorløb (se Vosak afsnit 18.03)
- Replica-biler (se Vosak afsnit 18.04)
- Fabriksnye rustvogne

Jævnfør bemærkninger ovenfor, er der endvidere udfordringer i den foreslåede tekst vedr. ældre køretøjer, som i henhold til nuværende praksis ikke har skullet opfylde Detailforskrifter for køretøjer.

§1 4. I § 7, indsættes som stk. 3

Forslag til krav for indhold i rapporter vurderes ikke urealistisk, for rapporter vedr. bilag 1 og bilag 2.

Såfremt de stillede krav skal implementeres eksempelvis ved udstedelse af Data-erklæringer vil dette medføre urimelige og meget store omkostninger.

Det vurderes, at der hvert år udstedes et ikke ringe antal data-erklæringer.

Såfremt hvert enkelt køretøj skal besigtiges, fotograferes m.v., vil der påløbe samfundet omkostninger, som nemt overstiger flere millioner kroner pr. år.

Krav til rapportens indhold bør flyttes til Færdselsstyrelsens brev om godkendelse jævnfør §5, der bl.a. har følgende ordlyd: «Afgørelsen meddeles den ansøgende virksomhed med angivelse af hvilke områder, godkendelsen omfatter.»

§2 stk. 1 Ikrafttræden

Det anses for højst uhensigtsmæssigt, at ikrafttrædelsen ikke sker samtidig med DfK, samt Vosak, da dette medfører, at flere parallelle regelsæt er gældende samtidig.

§2 stk. 2

Teksten foreslås ændret til:

Afgørelser om godkendelse som prøvningsinstans efter denne bekendtgørelse, der er truffet af Færdselsstyrelsen inden denne bekendtgørelses ikrafttrædelsestidspunkt, bevarer deres gyldighed. Bestemmelserne i denne bekendtgørelse finder i øvrigt anvendelse for sådanne godkendte prøvningsinstanser.

Generelle bemærkninger til Bilag til Bek 594 af 26. maj 2016

Ift. nuværende vejledningstekst i Vosak afsnit 18.05 savnes der den omfattende vejledning og definition, som pt. findes her. Særligt forhold omkring ændringer af tidligere afprøvede køretøjer, gyldighedsområde, og ændringer, som ikke er omfattet af krav om afprøvning, savnes.

Det bemærkes ligeledes, at der ikke er nævnt mulighed for, at VdTÜV Merkblatt, -Teilegutachten eller -Prüfbericht kan lægges til grund for opfyldelse af relevante krav til styrke, egnethed, køreegenskaber eller lignende. Såfremt der ikke længere gives mulighed for at lægge denne type godkendelser til grund for opfyldelse af div. krav, vil det betyde omfattende prøvninger af forskellige konstruktive ændringer, som vurderes overflødige, når der foreligger TÜV-godkendelse.

Der ses ikke konsekvent henvisning til umiddelbar godkendelse ved ombygning svarende til eksisterende, original bil. Dette kan i visse tilfælde måske kontrolleres af en synsvirksomhed, men ofte vil kontrol af overensstemmelse med anden variant kræve kontrol, som ikke umiddelbart kan udføres ved et syn, og bør derfor være nævnt – enten som en generel bestemmelse, eller i hver enkelt afsnit i bilag 1-2.

Bilag 1, Overskrift

Bilag 1 angives at omhandle "Kontrol og afprøvning af ibrugtagne person- og varebiler"

Der savnes definition af "ibrugtagne".

Der savnes en holdning til godkendelse af eksempelvis nyere kassevogne (kategori N1), som ombygges med sæder til personbil (kategori M1) ved montering af sæder fra andre bilmodeller eller universalkomponenter.

Som teksten er formuleret, vurderes, at seleforankringer i sådanne biler kan godkendes på baggrund af reglerne i K.8.

Hvordan skal man forholde sig til fabriksnye rustvogne, der ønskes registreret første gang i Danmark?

Hvordan skal man forholde sig til nybygget replica-bil, der ønskes godkendt jævnfør Vejledning om syn af køretøjer, afsnit 18.04?

Hvordan skal man forholde sig til nybygget taxa, der ønskes godkendt jævnfør taxa-bekendtgørelsen?

Hvordan skal man forholde sig til nybygget bil, der i dag kan godkendes efter bestemmelserne i Vejledning om syn af køretøjer, afsnit 18.05.2.M med mærke "Selvbyg" og stelnummer UMA....

Bilag 1, A.0.1. Teknisk egnethed

"Motoreffekten skal måles på motoren eller ved hjælp af rullefelt og ved bedst mulig korrektion af lufttryk..."

Foreslås ændret til:

"Motoreffekten skal måles på motoren eller ved hjælp af rullefelt og ved bedst mulig korrektion for lufttryk..."

Bilag 1, A.0.2. Luftforurening

Som teksten er skrevet, er det alene krav om ny måling af luftforurening, såfremt der er en egentlig effektforøgelse.

Kravet er også relevant i tilfælde hvor der ikke opnås effektforøgelse, men blot ændring af f.eks. motorstyring eller lignende for at opnå en mere velfungerende/driftssikker bil.

Bilag 1, A.0.2.1. Bil registreret første gang efter...

Der ønskes mulighed for at anvende amerikansk motor, der opfylder gældende krav for registrering i Californien.

Iht. Dfk, afsnit 7.06, accepteres California Code of Regulations på lige fod med overholdelse af Euro-normerne. Når dette er tilfældet for køretøjer, som ikke er konstruktivt ændrede, bør det også kunne accepteres i forbindelse med konstruktive ændringer.

Bilag 1, A.0.3. Støj

Her lægges op til en kraftig skærpelse i hidtidig praksis, hvor der først kræves egentlig støjmåling ved effektforøgelser over 20% (tidligere først over 40%), eller hvor standstøjtal for basisbil efter metode IV er overskredet med mere end 3dB(A).

Denne skærpelse vil næsten fordoble omkostningerne til dokumentation af "små", simple ombygninger, som dermed vil friste mange til ikke at få det godkendt, men i stedet "tage chancen".

Bilag 1, A.0.3.1. Bil registreret første gang efter...

Klapper og lignende i udstødningssystemet er standard på størstedelen af nyere "sportsbiler". Dette bør fortsat kunne benyttes, uanset om der bliver foretaget en effektforøgelse!

Det foreslås at fastholde hidtidig formulering om, at kun E-godkendte systemer tillades.

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

Det vurderes som en væsentlig skærpelse i forhold til nuværende krav.

Det vurderes ikke rimeligt, at der for ombyggede biler skal stilles skærpede krav i forhold til, hvad der er gældende ved godkendelse af replica-biler jævnfør Vejledning om syn af køretøjer, afsnit 18.04.

Bilag 1, A.3.1 Kontrol og afprøvning

Skal der her både sammenlignes med en kraftigere variant og stadig foretages test af køreegenskaber, eller er det nok, at et af disse krav er opfyldt?

Bilag 1, A.3.2. Kontrol og afprøvning af køreegenskaber

Det formodes, at såfremt bilen svarer til kraftigere variant, vil det ikke være nødvendigt med egentlig kontrol af sikre køreegenskaber (kørsel med høj hastighed m.v.).

Bilag 1, A.4. Motoreffektforøgelse over 100%

Der savnes mulighed for, at bilen kan godkendes på baggrund af test og rapport i henhold til VdTÜV Merkblatt 751.

Det bemærkes, at 20 kW/100 kg ikke er meget ift. nutidens superbiler, hvorfor der er stor efterspørgsel på mulig godkendelse af biler med effekt, der overstiger dette.

Det foreslås, at prøvningsinstans kan gennemgå rapport efter VdTÜV Merkblatt 751 for validering af, at relevante krav også er opfyldt, og at bilen på denne baggrund kan godkendes.

Bilag 1, C.1. Særlige krav til hjul

Det bemærkes, at det er lejebelastning samt geometri i hjulophæng, der er væsentligt ift. ændring af sporvidde. Ved udskiftning af den styrende aksel eller (dele af) hjulophæng er det således fælgenes indpresningsdybde, der er væsentlig, fremfor basisbilens sporvidde.

F.eks. er ændring af styrerulleradius meget afgørende for bilens sikre køreegenskaber. Dette bør udspecificeres.

Det foreslås generelt at give mulighed for godkendelse af yderligere ændring af sporvidde, efter styrkeberegning/FE-analyse.

Bilag 1, C.2. Almindelige krav til hjul

Vedr. punkt 5, vedr. dækprofilet for og bag:

Det er ikke hensigtsmæssigt at fastholde profilforholdet, hvis bagdækkenes bredde øges med 20 mm mere end forhjulene. Det anbefales at tillade en ændring på én profilstørrelse.

Bilag 1, D. Udskiftning af fjedre, støddæmpere og krængningsstabilisator

Ændring af fjedre/støddæmpere er nok den hyppigst forekommende konstruktive ændring, og størstedelen af de tilgængelige produkter hertil (specielt tyske produkter) er omfattet af "Teilegutachten".

Det må antages, at der herunder er udført relevante test af køreegenskaber.

Det anses ikke som formålstjenligt at skulle udføre yderligere test af køreegenskaber på alle disse køretøjer...

Bilag 1, D.1. Særlige krav til fjedre, støddæmpere ...

Vedr. punkt 4, udskiftning af fjedre:

Afsnittet vurderes problematisk formuleret.

For sammensatte biler, der godkendes jævnfør punkt K, er det meget almindeligt, at der ombygges fra bladfjedre til f.eks. 4-link og skruefjedre, der typisk giver langt bedre/sikre køreegenskaber.

Det er meget almindeligt, at ældre personbiler, der er født med bladfjedre, ønskes ombygget med hjulophæng af anden type.

Dette bør være muligt, uden at bilen mister teknisk identitet, registreringsafgift m.v.

Mange varebiler ombygges til luftfjedre, der helt eller delvist bære akselbelastningen. Afsnittet vurderes uklart formuleret i forhold til kendte (og almindelige) ombygninger.

Bilag 1, D.2. Almindelige krav til fjedre, støddæmpere ...

Det overrasker, at der ikke længere er en tolerance på dimension af krængningsstabilisator.

Bilag 1, E. Udskiftning af bremsesystem

Det bør specificeres, at ved ombygning til bremsesystem, som i sin helhed er overflyttet fra kraftigere variant, kan kontrollen udføres alene som visuel kontrol af, at alle dele er korrekt monteret.

Det bør overvejes, om denne kontrol kan ske ved en synsvirksomhed.

Hvis prøvningsinstans skal udføre dette, vil det være omfattet af retningslinjer i kvalitetsledelsessystem og dermed kræve formel dataopsamling, arkivering og dokumentation for afprøvningen, hvilket ikke vurderes at stå mål med ændringen.

Bilag 1, E.1. Kontrol og afprøvning

Punkt 1 er uklart formuleret.

Det fremgår ikke, om der ved "uden ændring af bremsesystem" refereres til "bolt-on" eller om det samlede bremsesystem (incl. pedal-udveksling, forstærker, hovedcylinder, ABS, ventiler, signalgivere og kontrollamper, bremsesør, calipre/hjulcylindre, bremseskiver/bremsetromler og hjulstørrelse) skal være uændret i forhold til donorbil.

Det fremgår ikke, hvorledes prøvningsinstansen skal forholde sig ved eftermarkeds-komponenter.

Punkt h) foreslås ændret, idet "væddeløb" foreslås erstattet af "banebrug", der vurderes som en bedre betegnelse, da mange kører banekørsel, uden at det nødvendigvis betragtes som væddeløb...

Bilag 1, E.3. Montering af ABS

Som teksten er formuleret, er der valgfrihed mellem UNECE-regulativ 13 og 13H.

Det bør specificeres, at UNECE-regulativ 13H alene er krævet for personbiler, registreret første gang efter 1. januar 2017.

DfK 5.01.005 c) (med valgmulighed for at teste i henhold til Rådets direktiv 71/320/EF) er bortfaldet pr. 1. januar 2017.

Før denne dato bør være mulighed for at teste efter Rådets direktiv 71/320/EF, med ændringer gældende på dato for første registrering.

Bilag 1, F.2. Ændring af totalvægt/akseltryk

Det bør generelt være muligt at forøge tilladt totalvægt og tilladte akseltryk uanset hvilken motor, der ender med at blive ilagt.

Komponenter i hjulophæng m.v. vurderes at være lige egnede til vægten uanset den monterede motor.

Bilag 1, G.1. Kontrol og afprøvning

I punkt 1) henvises til afsnit J.1.1.

Dette afsnit eksisterer ikke.

Afsnit J handler om VW Type 1.

Skulle det have været afsnit K.1?

Bilag 1, I. Ombygning til rustvogn

Efter hvilke bestemmelser kan en limousine godkendes??

Hvordan håndteres godkendelse af fabriksnye biler, ombygget til rustvogn?

Det glæder os meget, at den tidligere grænse for forlængelse op til 20% er fjernet, idet mange af de rustvogne, som i dag sælges på det danske marked, typisk er forlænget mere.

Dette skal ses i sammenhæng med, at bilmodellerne ofte er blevet mere kompakte, samtidig med at befolkningens gennemsnitshøjde er steget igennem tiden.

Tidligere dispensationspraksis giver mulighed for at hæve tilladt til totalvægt til summen af tilladte akseltryk - uden kontrol af akseltryk.

Idet bilerne typisk ikke forlænges bag bagakslen, vil denne skærpelse betyde væsentlige udfordringer for en række af de rustvogne, der i dag markedsføres på det danske marked.

Der ønskes mulighed for, at tilladte akseltryk kan hæves, svarende til tungeste variant, evt. i kombination med, at hjulophæng og bremsesystem udskiftes, svarende til tungeste variant.

Der henvises til afsnit F.2.

Tilladt totalvægt bør kunne hæves til sum af tilladte akseltryk.

Bilag 1, J.1. Afkortning af platformrammen

Vedr. punkt 1

Tidligere var det et krav, at afkortningen blev foretaget iht. godkendte metoder, som indeholdt forskellig afkortningslængde.

Det vurderes, at ikke alle af de kendte metoder til afkortning er lige egnede til afkortning i alle længder indenfor det nævnte interval.

Det foreslås at kræve forskudte samlinger, såfremt afkortning er under 350 mm.

Vedr. punkt 2) b)

Forudsat at krav til ændring af sporvidde er overholdt, jf. afsnit C.1, bør øvrige krav i afsnit C også være gældende for VW Type 1.

Bilag 1, K. Sammensat bil

Afsnit omkring mærke og identitet/stelnummer mangler. Hvordan forholder det sig for en sammensat bil, som ikke har et stelnummer fra "et tidligere liv"?

Der mangler mulighed for, at bil, som allerede er godkendt med konstruktive ændringer (og heraf følgende ny teknisk årgang) kan godkendes igen med nye ændringer, uden at der skal fastsættes ny teknisk årgang.

Der mangler mulighed for, at bil, som allerede er godkendt med konstruktive ændringer (og heraf følgende ny teknisk årgang) kan godkendes igen med nye ændringer, uden at der skal fastsættes ny teknisk årgang.

Bilag 1, K.0.1. Bil, hvor karrosseri/chassisramme ikke er ændret

Dette vil ramme stort set alle ældre amerikanerbiler, som ønsker at opgradere køreegenskaberne ved at droppe bladfedre i bagaksel samt montere en V8 motor i bil født med R6 motor...

En henvisning til evt. kraftigere variant med anden motorkonfiguration eller hjulophængsprincip ønskes.

Det vurderes ikke hensigtsmæssigt, at disse biler skal have fastsat ny årgang.

Der bør skabes ensartethed mellem ombygning af VW type 1 og andre biler, således at en given bilmodel ikke favoriseres.

Der bør laves definition af hjulophængets "princip", eks. stiv aksel, dobbelt bærearmer, McPerson, osv.

Der introduceres her et interessant begreb "konfiguration".

Det ønskes afklaret, hvad dette måtte dække (eks. række-motor / V-motor / boxer-motor, eller front monteret tværliggende motor / frontmonteret langsliggende motor / hækmotor).

Bilag 1, K.0.2. Bil med ændret karrosseri/chassisramme

Mangler her punkt 3: "Motor er udskiftet til motor med andet antal cylindre eller anden konfiguration."?

Der savnes ensartethed med ombygning af VW type 1, hvor der tillades ændring af karrosseri, chassis (platformsramme), forhjulsophæng og bremses, uden at køretøjet anses som sammensat.

Det foreslås, at der alene skal fastsættes ny teknisk årgang, såfremt mindst 2 af de nævnte 3 punkter (se punkt K.0.1) er ændret.

Bilag 2, Overskrift

Bilag 1 angives at omhandle "Kontrol og afprøvning af ibrugtagne motorcykler".

Der savnes definition af, hvorvidt denne bekendtgørelse også er gældende for nye motorcykler med konstruktive ændringer.

Hvordan skal man forholde sig til nybygget motorcykel, der i dag kan godkendes efter bestemmelserne i Vejledning om syn af køretøjer, afsnit 18.05.3.H med mærke "Selvbyg" og stelnummer UMA....

Det antages, at den nye formulering giver mulighed for ombygning til 3-hjulet motorcykel!

Bilag 2, A.0.1. Teknisk egnethed

"Korrektion af lufttryk, temperatur..." rettes til "Korrektion for lufttryk, temperatur..."

Der savnes angivelse af anvendte standard (SAE, DIN, ISO?).

Bilag 2, A.0.3. Støj

Formuleringen her giver en stramning, der gør, at alle køretøjer nyere end 30. sep. 1982 skal have lavet kørselsstøjmåling, uanset graden af effektforøgelse.

Bilag 2, A.0.3.1. Motorcykel registreret første gang efter den 30. september 1982

E-godkendte systemer bør fortsat tillades. F.eks. leveres de fleste ef-typegodkendte H-D motorcykler med et sådant system.

Bilag 2, A.2.1 Kontrol

Henvisningen til A.3.1.1, skal rettelig være A.2.1.1.

Bilag 2, A.2.1.1. Kontrol af bremsefading ved hjælp af kontrol af bremseaktivitet

Det foreslås, at der gives mulighed for test af bremsefading, hvis de beskrevne mål på skivediameter ikke er opfyldt eller for motorcykler med tromlebremser, som der er mulighed for i afsnittet med biler.

Bremsefading, test på lige strækning: Motorcyklen testes efter proceduren beskrevet i ECE R78 Annex 3 afsnit 7. Heat Fade Test. Afprøvningen foretages af en prøvningsinstans.

Bilag 2, A.3. Motoreffektforøgelse 41-100%, dog højst så der opnås effekt-/vægtforhold på maksimalt 40 kW/100 kg

I jævnførelsen med afsnit A.3.1 mangler henvisning til evt. kraftigere variant, tilsvarende som under 21-40% effektforøgelse.

Bilag 2, A.3.1. Kontrol og afprøvning af køreegenskaber

Krav 8) om kørsel i højre- og venstresving med mindst 35° nedlægningsvinkel vurderes at være direkte urimeligt, idet mange originale motorcykler leveres fra fabrikken uden at kunne opfylde dette krav.

- Harley-Davidson Breakout 2018: max nedlægningsvinkel 26,8°, <https://www.harley-davidson.com/us/en/motorcycles/2018/softail/breakout/detailed-specs-and-pricing.html>
- Harley-Davidson Iron 883 2018: max nedlægningsvinkel 28°, <https://www.harley-davidson.com/us/en/motorcycles/2018/sportster/iron-883/detailed-specs-and-pricing.html>
- Harley-Davidson Street Glide 2018: max nedlægningsvinkel 32°, <https://www.harley-davidson.com/us/en/motorcycles/2018/touring/street-glide-special/detailed-specs-and-pricing.html>
- Harley-Davidson Roadster 2018: max nedlægningsvinkel 31,1°, <https://www.harley-davidson.com/eu/en/motorcycles/2018/sportster/roadster/detailed-specs-and-pricing.html>

Kravet om nedlægningsvinkel bør fjernes, idet dette ikke vurderes at have relation til færdselssikkerheden. Det bør alene være et krav, at køretøjet kan styres let, sikkert og hurtigt, hvorved køretøjet skal kunne opnå "almindelig nedlægningsvinkel" for gennemkørsel af eksempel rundkørsel.

Der foreslås alternativt et krav, at motorcyklen skal kunne gennemkøre vinkel med radius 12,5 m (svarende til vendecirkel for biler) med en given hastighed.

Bilag 2, D. Udskiftning af fjedre og støddæmpere

Det bemærkes, at krængningsstabilisator ikke er relevant for motorcykler, hvorfor betegnelsen bør slettes fra linje 1 under dette punkt samt fra overskriften i D.2.

Bilag E.1. Kontrol og afprøvning

Formuleringen "Bremsesystemet stammer i sin helhed fra en motorcykelvariant med mindst samme effekt og tilladt totalvægt" anbefales erstattet med Bremsesystemet stammer i sin helhed fra en motorcykelvariant med mindst samme effekt og mindst samme for- henholdsvis bagakseltryk".

a): Her ønskes et tredje punkt tilføjet:

iii. De monterede skiver/tromler har mindst samme diameter og tykkelse (for tromlebremser: bredde) som de originale skiver/tromler henholdsvis for og bag.

d) Her foreslås formuleringen "Særlige beslag, som følger med for at montere caliprene..."

Bilag 2, F. Udskiftning af forgaffel og baggaffel

Der henvises til afsnit F2, som ikke findes.

Bilag 2, G. Ændring af ramme

Her henvises to steder til punkt G.2, som ikke findes.

Generelt er formuleringen i dette afsnit svært forståelig, hvorfor der foreslås formulering som bilag 1 for bil.

Formuleringen "derudover" giver igen mening og bør slettes.

Der foretages kontrol af G.1 og G.2 – betyder dette, at man kontrollerer, om der er overensstemmelse med en eksisterende motorcykel og derefter kontrollerer G.2 igen, hvis det ikke er tilfældet? Og hvad er proceduren, hvis der er overensstemmelse?

Bilag 2, G1. Kontrol og afprøvning

Uhensigtsmæssig formulering!

Prøvningsinstansen skal kontrollere... at prøvningsinstansen har udført en beregning....

Skal prøvningsinstansen kontrollere sig selv?

Henvises her til kontrolinstansen, som skal kontrollere – eller hvad er hensigten?

Bilag 2, H. Montering af sidevogn på motorcykel

Motorcykel med sidevogn skal vel ligeledes overholde bestemmelserne i afsnit 5 omkring bremses samt afsnit 9?

Bilag 2, K.0.1. Motorcykel, hvor rammen ikke er ændret

Dette punkt bør retteligt betegnes I.0.1.

Desuden bør formuleringen "... udskiftet til en anden motor med mere end 20% effekt i forhold til den originale" erstattes af "den kraftigste".

Der er en fejl "mere end 20% effekt". Denne tekst bør rettes til "mere end 20% effektforøgelse i forhold til kraftigste variant".

Der bør generelt refereres til effektforøgelse i forhold til kraftigste variant.


Det ser tillige ud til at motorcykler forskelsbehandles set i sammenhæng med biler: Hvor mange ændringer der skal til for at det bliver en "sammensat" cykel.

Ud fra det foreliggende udkast, vurderes motorcykler urimelig "nemt" at skulle have fastsat ny årgang i forhold til biler.

Bilag 2, K.0.2. Motorcykel med ændret ramme

Punktet bør retteligt betegnes I.0.2.

Johnny
Hansen

 Digitalt signeret af Johnny Hansen
DN: c=DK, o=JOHNNY HANSEN RÅDGIVENDE
INGENIØR // CVR:17111183, cn=Johnny
Hansen, serialNumber=CVR:17111183-
RID:34572231
Dato: 2019.04.02 18:45:36 +02'00'



Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Sendt pr. e-mail til info@fstyr.dk og lieg@fstyr.dk

01-04-2019

Dir. tlf.
+45 45 27 07 13

E-Mail
dbl@fdm.dk

Sagsnr.
S19-6957

Ref: DBL/

Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende bemærkninger.

Selvom den foreslåede bekendtgørelsesændring som udgangspunkt kun vedrører prøvningsinstanser og kontrolinstanser, må det konstateres, at den foreslåede ændring indirekte vil få betydning for synsvirksomhederne også. Gennemføres ændringerne, må konsekvensen være, at også Vejledning om syn af køretøjer må gennemgå en ændring, der afspejler hvordan synsvirksomhederne skal forholde sig i denne sammenhæng. FDM imødeser i givet fald en kommende høringsproces i den forbindelse.

FDM er bekymret for, at den foreslåede bekendtgørelsesændring vil gøre det dyrere og mere besværligt for borgerne. FDM vil således opfordre til, at det sikres, at det fortsat er muligt at foretage mindre konstruktive ændringer på sit køretøj, som det også er tilfældet i dag jf. Vejledning om syn af køretøjer afsnit 18.05, uden at dette medfører bekosteligt krav om, at køretøjet skal godkendes af en prøvningsinstans.

Det anses således for afgørende, at der fremover i Vejledning om syn af køretøjer afsnit 18.05 fremgår:

- **Vedr. motorskifte:** Hvis der foretages motorskifte motoreffektforøgelse op til 20%, og bilen kommer til at svare til en eksisterende anden variant (motor, hjul og bremses), kan kontrollen foretages af en synsvirksomhed, hvis der foreligger dokumentation fra bilfabrikanten, efter nuværende regelsæt i synsgrundlaget VOSAK afsnit 18.05, side 704.
- **Vedr. udskiftning af hjul:** Fælge og dæk kan udskiftes efter nuværende regelsæt i synsgrundlaget VOSAK afsnit 18.05, side 717-718.
- **Vedr. fjedre, støddæmpere og krængningsstabilisator:** Udskiftning af fjedre, støddæmpere og krængningsstabilisator, kan udskiftes efter nuværende regelsæt i synsgrundlaget VOSAK afsnit 18.05, side 719-721

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

- **Vedr. bremsesystem:** Udskiftning af bremsesystem, kan udskiftes efter nuværende regelsæt i synsgrundlaget VOSAK afsnit 18.05, side 723-724
- **Vedr. bremsetransmission:** Udskiftning af elementer i bremsetransmissionen, kan udskiftes efter nuværende regelsæt i synsgrundlaget VOSAK afsnit 18.05, side 724
- **Vedr. hjulophæng:** Udskiftning af hjulophæng, kan udskiftes efter nuværende regelsæt i synsgrundlaget VOSAK afsnit 18.05, side 727-728
- **Vedr. karrosseri eller chassisramme:** Karrosseri, chassisramme, kan udføres efter nuværende regelsæt i synsgrundlaget VOSAK afsnit 18.05, side 729-730
- **Vedr. rat:** Rat kan udskiftes efter nuværende regelsæt i synsgrundlaget VOSAK afsnit 18.05, side 727-728
- **Vedr. motorskifte på MC:** Hvis der foretages motorskifte, og motorcyklen kommer til at svare til en eksisterende anden variant (motor, hjul og bremseser), kan kontrollen foretages af en synsvirksomhed, hvis der foreligger dokumentation fra motorcykelfabrikanten, kan udskiftes efter nuværende regelsæt i synsgrundlaget VOSAK afsnit 18.05, side 750
- **Vedr. hjul på MC:** Udskiftning af hjul, kan udskiftes efter nuværende regelsæt i synsgrundlaget VOSAK afsnit 18.05, side 759-760
- **Vedr. fjedre og støddæmpere på MC:** Udskiftning af fjedre og støddæmpere, kan udskiftes efter nuværende regelsæt i synsgrundlaget VOSAK afsnit 18.05, side 761-762
- **Vedr. udskiftning af bremsesystem på MC:** Udskiftning af bremsesystem, kan udskiftes efter nuværende regelsæt i synsgrundlaget VOSAK afsnit 18.05, side 763-764
- **Vedr. bremsetransmission på MC:** Udskiftning af elementer i bremsetransmissionen, kan udskiftes efter nuværende regelsæt i synsgrundlaget VOSAK afsnit 18.05, side 764
- **Vedr. forgaffel og baggaffel på MC:** Udskiftning af forgaffel eller baggaffel, kan udskiftes efter nuværende regelsæt i synsgrundlaget VOSAK afsnit 18.05, side 767
- **Vedr. montering af sidevogn på MC:** Montering af sidevogn fortsat kan udføres jf. synsgrundlaget i VOSAK afsnit 9.05.032 Motorcykel med sidevogn

Med venlig hilsen

Dennis Lange
Juridisk konsulent

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk



MC Touring Club Danmark
Markvangen 6
8260 Viby J
Tlf.: 86 11 62 00
e-mail: tn@mctc.dk

Viby J, mandag 1. april 2019

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Att. Linette Egelund, info@fstyr.dk, c.c. lieg@fstyr.dk

Emne: **Høring over Udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område [TS20000-00188].**

Vi vil indledningsvis takke for at materialet udsendes i offentlig høring, så vi på den måde får mulighed for at komme med vores kommentarer.

MC Touring Club er en landsdækkende interesseorganisation for motorcyklister. Foreningen blev stiftet i 1966 og har ca. 37.400 medlemmer. Foreningen har i sagens natur en særlig interesse i motorcykler.

Foreningen afgiver hørings svar, fordi det for os er vigtigt, at prøvningsinstanserne har klare og gennemskelige regler og krav, de skal leve op til. Hvis der er uklarheder, kan dette give problemer for de af vore medlemmer, der ønsker at ændre og/eller ombygge deres motorcykler.

Vores bemærkninger til høringsforslaget er beskrevet nedenfor.

Høringsfrist

Færdselsstyrelsen giver normalt 1 måneds høringsfrist i forbindelse med ændring af gældende love og retningslinjer.

Det er uheldigt, at denne høring er udsendt med kun 14 dages høringsfrist, fordi det udsendte høringsforslag indeholder meget væsentlige forskelle i forhold til nuværende regelsæt, som findes i Vejledning om syn af køretøjer, afsnit 18.05.

Internationale love og regler

Der findes en række internationale regler om køretøjers godkendelse, hvoraf specifikt skal nævnes rammedirektiv 2007/46/EF samt Rådets forordninger 167/2013, 168/2013 og 2018/858.

Disse omtaler "Tekniske tjenester", der har samme rolle som "Prøvningsinstanser" nævnt i udkast til ny bekendtgørelse.

Det bør tilstræbes, at instanser med tilsvarende funktion benævnes ensartet.

Færdselsstyrelsen opfordres derfor til fremover at benytte betegnelsen "Tekniske tjenester", som defineret i international lovgivning.

Hvor finder man fremover regelsæt for ombygning af køretøjer?

Regler for godkendelse af ombyggede køretøjer var indtil udgangen af 2016 at finde som vejledningstekst under relevante afsnit i Vejledning om syn af Køretøjer.

For enkelte køretøjsarter er dette fortsat gældende.

Vi mener, at det er uheldigt, at regler for godkendelse af ombyggede køretøjer nu placeres som bilag til en bekendtgørelse, hvor indholdet ikke umiddelbart kan udledes af dokumentets titel, og med tilføjelse af bestemmelser, som kun er relevante for udvalgte prøvninger, og ikke generelt for arbejde udført af en prøvningsinstans.

Færdselsstyrelsen opfordres derfor til, at bilag 1 og bilag 2 flyttes til selvstændig bekendtgørelse med en titel, der refererer til emnet "ombyggede køretøjer".

Manglende ombygninger

Høringsbrevet angiver, at "Ændringsbekendtgørelsen udstedes med henblik på at regelfastsætte de tekniske krav og kontrol- og afprøvningsmetoder, som er beskrevet i kap. 18 i Vejledning om syn og godkendelse af køretøjer (VOSAK)".

Der mangler information, hvorledes der tænkes udnævnt prøvningsinstanser vedr.:

- Motorcykler til motorløb (se Vosak afsnit 18.03)

Bilag 2, Overskrift

Bilag 2 angives at omhandle "Kontrol og afprøvning af ibrugtagne motorcykler".

Der savnes en definition af om denne bekendtgørelse også er gældende for nye motorcykler med konstruktive ændringer.

Hvordan skal man forholde sig til en nybygget motorcykel, der i dag kan godkendes efter bestemmelserne i Vejledning om syn af køretøjer, afsnit 18.05.3.H, med mærke "Selvbyg" og stelnummer UMA....

Det antages, at den nye formulering giver mulighed for ombygning til 3-hjulet motorcykel!

Bilag 2, A.0.1. Teknisk egnethed

"Korrektion af lufttryk, temperatur..." rettes til "Korrektion for lufttryk, temperatur..."

Der savnes en angivelse af anvendt standard (SAE, DIN, ISO?).

Bilag 2, A.0.3. Støj

Formuleringen her giver en stramning, der gør, at alle køretøjer nyere end 30. sep. 1982 skal have lavet kørselsstøjmåling uanset graden af effektførogelse.

Bilag 2, A.0.3.1.3 Motorcykel registreret første gang efter den 30. september 1982

E-godkendte systemer bør fortsat tillades. F.eks. leveres de fleste EU-typegodkendte Harley-Davidson-motorcykler med et sådant system.

Bilag 2, A.2.1 Kontrol

Henvisningen til A.3.1.1 skal rettelig være A.2.1.1.

Bilag 2, A.2.1.1. Kontrol af bremsefading ved hjælp af kontrol af bremseskivestørrelse

Det foreslås, at der gives mulighed for test af bremsefading, hvis de beskrevne mål på skivediameter ikke er opfyldt eller for motorcykler med tromlebremser (i lighed med muligheden i afsnittet med biler).

Bremsefading, test på lige strækning: Motorcyklen testes efter proceduren beskrevet i ECE R78 Annex 3 afsnit 7. Heat Fade Test. Afprøvningen foretages af en prøvningsinstans.

Bilag 2, A.3. Motoreffektforøgelse 41-100 %, dog højst så der opnås effekt-/vægtforhold på maksimalt 40 kW/100 kg

Jævnfør afsnit A.3.1 mangler henvisning til evt. kraftigere variant, tilsvarende som under 21-40 % effektforøgelse.

Bilag 2, A.3.1. Kontrol og afprøvning af køreegenskaber

Krav 8) om kørsel i højre- og venstresving med mindst 35° nedlægningsvinkel vurderes at være helt urimeligt, idet mange originale motorcykler leveres fra fabrikken uden at kunne opfylde dette krav.

Bilag 2, D. Udskiftning af fjedre og støddæmpere

Det bemærkes, at krængningsstabilisator ikke er relevant for motorcykler, hvorfor betegnelsen bør slettes fra linje 1 under dette punkt samt fra overskriften i D.2.

Bilag E.1. Kontrol og afprøvning

Formuleringen "Bremsesystemet stammer i sin helhed fra en motorcykelvariant med mindst samme effekt og tilladt totalvægt" anbefales erstattet med Bremsesystemet stammer i sin helhed fra en motorcykelvariant med mindst samme effekt og mindst samme for- hhv. bagakseltryk".

a): Her ønskes et tredje punkt tilføjet:

iii. De monterede skiver/tromler har mindst samme diameter og tykkelse (for tromlebremser: bredde) som de originale skiver/tromler henholdsvis for og bag.

d) Her foreslås formuleringen "Særlige beslag, som følger med for at montere caliprene...".

Bilag 2, F. Udskiftning af forgaffel og baggaffel

Der henvises til afsnit F2, som ikke findes.

Bilag 2, G. Ændring af ramme

Her henvises to steder til punkt G.2, som ikke findes.

Generelt er formuleringen i dette afsnit svært forståelig, hvorfor der foreslås formulering som bilag 1 for bil.

Formuleringen "derudover" giver igen mening og bør slettes.

Der foretages kontrol af G.1 og G.2 – betyder dette, at man kontrollerer, om der er overensstemmelse med en eksisterende motorcykel og derefter kontrollerer G.2 igen, hvis det ikke er tilfældet? Og hvad er proceduren, hvis der er overensstemmelse?

Bilag 2, H. Montering af sidevogn på motorcykel

Motorcykel med sidevogn skal vel ligeledes overholde bestemmelserne i afsnit 5 omkring bremses samt afsnit 9?

Bilag 2, K.0.1. Motorcykel, hvor rammen ikke er ændret

Dette punkt bør retteligt betegnes I.0.1.

Desuden bør formuleringen "... udskiftet til en anden motor med mere end 20 % effekt i forhold til den originale" erstattes af "den kraftigste".

Der er en fejl "mere end 20% effekt".

Bilag 2, K.0.2. Motorcykel med ændret ramme

Punktet bør retteligt betegnes I.0.2.

Linette Egelund

Fra: Clark Henriksen <Clark.Henriksen@MOTORST.DK>
Sendt: 1. april 2019 16:11
Til: Færdselsstyrelsen
Emne: SV: Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser m.v.

Til Færdselsstyrelsen

Motorstyrelsen har ingen bemærkninger til udkastet til ændring af bekendtgørelsen.

Venlig hilsen

Clark Henriksen
Fuldmægtig
Jura og Processer

+45 72 38 30 31

Clark.Henriksen@MOTORST.DK



Motorstyrelsen
Lyseng Allé 1, 8270 Højbjerg
www.motorst.dk

Motorstyrelsen er en del af Skatteforvaltningen

Fra: Færdselsstyrelsen [<mailto:info@fstyr.dk>]
Sendt: 19. marts 2019 12:57
Til: Linette Egelund
Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser m.v.

Hermed fremsendes i offentlig høring udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område.

Færdselsstyrelsen skal anmode om at modtage eventuelle høringssvar senest den 2. april 2019.

Venlig hilsen

Linette Egelund
Juridisk fuldmægtig



Færdselsstyrelsen
Danish Road Safety Agency
Sorsigvej 35
6760 Ribe

lieg@fstyr.dk
www.fstyr.dk

Færdselsstyrelsen er en del af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Fra: Thomas Jeppesen <tryllethomas@hotmail.com>
Sendt: 27. marts 2019 20:30
Til: Færdselsstyrelsen
Emne: TS20000-00188

Hej Fstyr

Jeg har læst forslaget som er høring og faldt over punkt 2 og 3 side 12. For mig at se er reglerne meget simple som de er nu men jeg finder ingen grund til at en prøveinstance skal tjekke punkt 2-3 da det må være den enkelte synsmandsopgave at tjekke dem. Ved brug af almindelig standard motor eller fælge virke det da forkert at en prøveinstans skal kontrollere det. Man vil jo i såfald ikke kunne skifte mellem de lovlige fælge uden at kontrolinstansen skal kontrollere det hver gang. For synsmanden er det vel ikke lettere at se hvad kontrolinstansen har godkendt bilen med end det er at se hvad den kan godkendes med derfor finder jeg punkt 2-3 fuldstændig ligegyldig som kontrolpunkt.

Til gengæld ville det være på sin plads at lade kontrolinstansen afgøre fra buggy til buggy hvad en fornuftig total vægt er i stedet den nuværende regel som i flere tilfælde ikke muliggør transport af to personer i en bil fordi totalvægten sættes ekstremt lavt. Det kan den enkelt synsmand nemli ikke afgøre fordi der ville skulle en udregning til.

MVH Thomas Bøndergaard Jeppesen

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 ned til 6 mm.
 - b) Bageste fælge med en bredde på op til 10" og indpresningsdybde ned til -50 mm.
- 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.