

Sorsigvej 35  
6760 Ribe  
Telefon: +45 7221 8899  
Mail: [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)  
[www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)

Notat  
Sagsnr.: TS20000-00188  
Dato: 29-04-2019

Notat

## Høringsnotat

### **Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område**

#### **1. Indledning**

Færdselsstyrelsen har den 19. marts 2019 sendt udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 2. april 2019.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: AutoBranchen Danmark, Dansk Erhverv, Erhvervsstyrelsen – TER, Motorstyrelsen og Teknologisk Institut.

Styrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Kasper Stougård, SKAD, Motorhistorisk Samråd, Dansk Bilbrancheråd, Be-Ge Jany A/S, Tekniske Konsulenter for Vejtransport, AutoConsult, Dahl Engineering, DSRA, FDA, De Danske Bilimportører, Bestattungswagen Hentschke, Midtsjælland Amerikaner Club Bjæverskov, Uni-Trade Company, Thomas Bøndergaard Jeppesen og MC Touring Club Danmark.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Styrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

## 2. Høringsperiode

Motorhistorisk Samråd, SKAD, Dahl Engineering, AutoConsult, Tekniske Konsulenter for Vejtransport, Uni-Trade Company og MC Touring Club finder det uheldigt, at der kun er afsat 14 dage til at indsende hørings-svar.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen tager kommentaren om høringsperiodens længde til efterretning.*

## 3. Overførelse af krav fra VOSAK til bilag til bekendtgørelse om godkendelse som prøvningsinstans m.v.

De Danske Bilimportører har ingen bemærkninger til de foreslåede ændringer til bekendtgørelsesudkastet og den deraf følgende regelfastsættelse af tekniske krav og kontrol- og afprøvningsmetoder, som beskrives i Vejledning om syn af køretøjer (VOSAK) kap. 18. De Danske Bilimportører antager, at ændringerne ikke medfører nye krav til selve godkendelsen af prøvningsinstanser, men alene berører selve den kontrol og afprøvning, der skal udføres, og at ændringerne ingen betydning har i forhold til eksisterende praksis for individuelle godkendelser af nye køretøjer og ombygninger.

FDA stiller spørgsmål til, hvorfor det i forvejen nye tilpassede regelsæt 18.05, som omhandler konstruktivt ændrede biler, lige pludseligt ikke duer mere. Derudover er FDA bekymret for, at den foreslåede bekendtgørelsesændring vil gøre det dyrere og mere besværligt for borgere. FDA vil 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.

MC Touring Club, AutoConsult og Tekniske Konsulenter for Vejtransport anser det som væsentligt uheldigt, at regler for godkendelse af ombyggede køretøjer nu placeres som bilag til en bekendtgørelse, hvorfra indholdet ikke med rimelighed kan udledes af dokumentets titel. Færdselsstyrelsen opfordres til, at bilag 1 og 2 flyttes til selvstændig bekendtgørelse med en titel, der refererer til emnet "ombyggede køretøjer".

Dahl Engineering anfører, at 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 ville fremgå af Detailforskrifter for Køretøjer og/eller i VOSAK, og at denne bekendtgørelse refererer til disse.

Kommentar:

*VOSAK er en vejledning, der ikke kan anvendes som regelgrundlag for godkendelse af prøvningsinstanser. Derfor har det været nødvendigt at overføre kravene til en bekendtgørelse, som har et juridisk ophæng. Kravene omhandler de kontrol- og afprøvningsmetoder, som en prøvningsinstans er godkendt til at anvende i forbindelse med dennes gennemgang af et ibrugtaget køretøj, hvorpå der er foretaget konstruktive ændringer, og det er derfor hensigtsmæssigt, at de pågældende krav ligger i forlængelse af reglerne om godkendelse som prøvningsinstans.*

*Færdselsstyrelsen kan bekræfte, at der med bekendtgørelsesudkastet ikke stilles nye krav til selve godkendelsesprocessen som prøvningsinstans. Bekendtgørelsesudkastet er en regelfastsættelse af tekniske krav og krav til kontrol- og afprøvningsmetoder, som en prøvningsinstans skal anvende, når en prøvningsinstans kontrollerer et køretøj, hvorpå der er foretaget konstruktive ændringer.*

*Færdselsstyrelsen kan oplyse, at VOSAK vil blive opdateret på baggrund af overførelsen af krav fra vejledning til bekendtgørelsesudkastet. Det vil således fortsat fremgå af VOSAK, hvilke ændringer der kan foretages på et køretøj, uden at der er tale om en konstruktiv ændring. Eksempelvis berører bekendtgørelsesudkastet ikke muligheden for, at der kan foretages udskiftning af sommerdæk til vinterdæk, hvilket fortsat vil være tilfældet uden, at der skal foretages kontrol og afprøvning ved fx en prøvningsinstans.*

*De nævnte bemærkninger giver ikke anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.*

#### **4. Godkendelse af køretøjer**

Kasper Stougård stiller spørgsmål til værdien af så kompleks og omkostningstung en godkendelsesprocedure for modificerede køretøjer, som beskrevet i udkastet. Derudover findes det særligt problematisk, at kontrol og afprøvning ved meget simple ombygninger skal foretages af en prøvningsinstans. Kontrol og afprøvning af simple ombygninger burde uden videre kunne udføres af de godkendte synsvirksomheder.

SKAD er af den opfattelse, at der stilles større og større krav til, hvad der skal igennem en godkendt prøvningsinstans, hvilket er mere, end hvad SKAD opfatter som nødvendigt og rimeligt. SKAD mener, at det kun er de mest nødvendige forhold, der 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.

Motorhistorisk samråd finder det underligt, at godkendelser fra udenlandske virksomheder som TÜV og DEKRA ikke længere kan anerkendes i Danmark. Derudover er Motorhistorisk Samråd bekymret for, at de nye prøvnings- og kontrolinstanser vil blive et ekstra og samtidigt fordyrende element for at få godkendt historisk interessante køretøjer.

Uni-Trade Company gør opmærksom på, at muligheden for at anvendelse af TÜV-godkendte dele ikke længere nævnes og finder det urimeligt, og at rigtig mange ting nu skal kontrolleres af en prøvningsinstans.

Midtsjælland Amerikaner Club Bjæverskov bemærker, at der ikke er mulighed for, at VdTÜV Merkbalt, -Teilegutachten eller Prüfbericht kan lægges til grund for opfyldelse af relevante krav.

FDM og FDA udtrykker bekymring for, at den foreslåede bekendtgørelsesændring vil gøre det dyrere og mere besværligt for borgerne. FDM opfordrer 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. VOSAK, afsnit 18.05, uden at dette medfører bekosteligt krav om, at køretøjet skal godkendes af en prøvningsinstans.

#### Kommentar:

*Køretøjer, hvorpå der foretages konstruktive ændringer, skal i dag godkendes af synsvirksomhederne i henhold til bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer. I den forbindelse kan synsvirksomheden, til belysning af forhold der ikke kan undersøges med synsvirksomhedens normale udstyr, kræve dokumentation for, at køretøjet overholder gældende krav. Denne dokumentation kan være udfærdiget af fx TÜV, DEKRA eller en prøvningsinstans. I de tilfælde, hvor køretøjet kontrolleres og afprøves af en prøvningsinstans, hvorpå der er foretaget konstruktive ændringer, finder bekendtgørelsens bilag 1 og 2 anvendelse. Der foretages således ikke ændringer i forhold synsvirksomhedernes kontrol.*

*De nævnte bemærkninger giver ikke anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.*

## **5. Bekendtgørelsesudkastets anvendelsesområde**

SKAD stiller spørgsmål til, hvorfor ikke konstruktivt ændrede biler og motorcykler, skal kontrolleres, vurderes og afprøves, og at disse køretøjer er typegodkendte.

Be-Ge Jany anfører, at forslagets virkeområde og konsekvens er nødt til at blive belyst, da det vil forringe sikkerheden i ombyggede køretøjer i kategori M1, M2 og M3.

Dahl Engineering anfører, at det er svært at gennemskue hvilke typer af køretøjer og årgange, som bekendtgørelsen omhandler, og som giver mulighed for at blive godkendt efter de lempeligere regler i forhold til K.8. om sikkerhedsseler.

Tekniske Konsulenter for Vejtransport, MC Touring Club og AutoConsult gør opmærksom på, at det af høringsbrevet fremgår, at ændringsbekendtgørelsen udstedes med henblik på at regelfastsætte de tekniske krav og kontrol- og afprøvningsmetoder, som er beskrevet i kap. 18 i VOSAK, og at bekendtgørelsesudkastet mangler information om, hvor-

ledes prøvningsinstanser tænkes udnævnt indenfor eksempelvis vejning af køretøjer (VOSAK kap. 14) eller biler til motorløb (VOSAK kap. 18.02).

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen skal bemærke, at der med bekendtgørelsesudkastet er tale om en regelfastsættelse af kontrol og afprøvning af ibrugtagne køretøjer, som det fremgår af VOSAK kap. 18.05. Vejning af køretøjer eller biler til motorløb er ikke omfattet af VOSAK kap. 18.05, og er derfor ikke omfattet af bekendtgørelsesudkastet. Tilsvarende er kontrol og afprøvning af nye køretøjer, herunder ny-opbygget køretøjer ikke er omfattet af anvendelsesområdet for bilag 1 og 2. Der er hermed ikke sket ændringer omkring krav til sikkerhedsseler/forankringer, der installeres i f.eks. minibusser, der opbygges på basis af en varebil.*

*Det præciseres i bekendtgørelsen, at bilag 1 omhandler personbiler i kategori M1 og varebiler i kategori N1, og at bilag 2 omhandler tohjulede motorcykler, hvilket allerede fremgår af kap. 18.05 i VOSAK.*

## **6. Begrebet prøvningsinstans**

AutoConsult, Tekniske Konsulenter for Vejtransport og MC Touring Club gør opmærksom på, at der findes en række internationale regler om køretøjers godkendelse, der omtaler "tekniske tjenester", der har samme rolle som "prøvningsinstanser", og at det tilstræbes, at instanser med tilsvarende funktion benævnes ensartet.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen er bekendt med EUs regulering om godkendelse af køretøjer, herunder anvendelse af tekniske tjenester. Det skal bemærkes, at "tekniske tjenester" anvendes i forbindelse med godkendelse af køretøjer, som omfattet af pågældende forordningers anvendelsesområder, mens "prøvningsinstanser" er oprettet til national afprøvning og kontrol af køretøjer. Det vil derfor ikke være muligt at anvende begrebet "tekniske tjenester" om de nationale "prøvningsinstanser".*

*De nævnte bemærkninger giver ikke anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.*

## **7. Økonomiske og administrative konsekvenser**

Tekniske Konsulenter for Vejtransport og AutoConsult anfører, at bekendtgørelsesudkastet indeholder en række ændrede formuleringer i forhold til nuværende praksis, som vurderes at kunne være relativt omkostningstunge. Eksempelvis etablering af prøvningsfaciliteter for måling af effekt på køretøjer med mulighed for compensation af både lufttryk og temperatur.

Midtsjælland Amerikaner Club Bjæverskov anfører, at mange af deres ombygninger foregår henover flere år, og at det er vigtigt at regler forbliver de samme som dem, der kom i 2016 og finder det ikke rimeligt at ændre reglerne igen med så kort varsel. Derudover indeholder udkastet en række ændrede formuleringer set i forhold til nuværende praksis, som vurderes at kunne være relativt omkostningstunge, så projektet, som nu er igangværende må skrottes.

TER vurderer, at bekendtgørelsesudkastet ikke medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Kommentar:

*Bekendtgørelsesudkastet er en videreførelse af de kontrol- og afprøvningsmetoder, som er beskrevet i VOSAK kap. 18.05. Med bekendtgørelsesudkastet stilles der derfor ikke nye krav, som indebærer etablering af nye prøvningsfaciliteter m.v.*

## **8. Monopol**

Motorhistorisk samråd og SKAD anfører, at der er monopol på området for godkendelse af prøvningsinstanser, idet der på nuværende tidspunkt kun er én godkendt prøvningsinstans. Desuden anser SKAD situationen for personrelateret og undres over, at netop disse relationer er involveret i denne høring, samt at man "beskytter" netop den virksomhed, der hidtil nu har en monopollignende stilling på det danske marked.

AutoConsult gør opmærksom på, at der kan næres mistanke om familiære forhold mellem AutoConsult og medarbejderen fra Færdselsstyrelsen, som har udsendt bekendtgørelsesudkastet i høring, og at dette har givet anledning til diskussion og konspirationsteorier på diverse sociale medier, hvilket er meget uheldigt.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen kan ikke kommentere på enkeltsager om godkendelse af prøvningsinstanser. Styrelsen kan oplyse, at der på nuværende tidspunkt er én godkendt prøvningsinstans, hvilket dog ikke betyder, at der er monopol på området for godkendelse af prøvningsinstanser. Derudover kan styrelsen generelt oplyse, at virksomheder, der søger om godkendelse som prøvningsinstans, skal efterleve samme krav.*

*Færdselsstyrelsen er bevidst om sit ansvar som offentlig myndighed og reglerne om habilitet i forvaltningen, og tager afstand fra enhver påstand eller antydning om, at der i styrelsen, hverken generelt eller i dette konkrete tilfælde, er familierelationer, der påvirker udfaldet af enkeltstående sager.*

## **9. Tekniske krav og kontrol- og afprøvningsmetoder, bilag 1 og 2**

SKAD, Bestattungswagen Hentschke, FDA, Kasper Stougård, AutoConsult og Tekniske Konsulenter for Vejtransport har afgivet yderligere kommentarer og forslag til ændringer, der vedrører synsvirksoverensstemmelse, som ikke er omfattet af nærværende høring.

*Færdselsstyrelsen har noteret disse bemærkninger, og de vil indgå i overvejelserne ved en kommende revision af reglerne på området.*

*Udover en række sproglige og mindre tilpasninger af bekendtgørelsesudkastet, giver en række kommentarer anledning til indholdsmæssige tilpasninger, som nedenfor vil blive gennemgået.*

#### **Bilag 1, A.0.1. Teknisk egnethed**

MC Touring Club Danmark og AutoConsult savner angivelse af anvendt standard (SAE, DIN, ISO).

##### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen kan oplyse, at afsnittet vil blive tilpasset således, at bilfabrikantens oplysning om motoreffekt kan anvendes som udgangspunkt ved vurderingen af motoreffektforøgelsen.*

#### **Bilag 1, A.0.3. Støj**

AutoConsult oplyser, at det ikke er beskrevet, hvilke krav der stilles til støjmåler og til måleudstyr i øvrigt.

##### Kommentar:

*Der vil blive indsat krav om lydtrykmåler i henhold til UNECE-regulativ 51-02, hvilket Færdselsstyrelsen ikke har været opmærksom på at indføre i bekendtgørelsesudkastet. På øvrige områder fremgår kravene enten af de krav, der skal opfyldes (f.eks. luftforurening), beskrivelsen af afprøvningen (f.eks. på rullefelt kalibreret og vedligeholdt i henhold til rullefeltfabrikantens anvisninger) eller fremgår af de oplysninger, der er givet i forbindelse med godkendelse som prøvningsinstans.*

#### **Bilag 1, A.1. Støj**

FDA, MC Touring Club, DSRA, Tekniske Konsulenter for Vejtransport, Midtsjælland Amerikaner Club Bjæverskov og AutoConsult giver udtryk for, at der lægges op til en kraftig skærpelse i forhold til hidtidig praksis, hvor der først kræves egentlig støjmåling ved effektforøgelser over 20% (tidligere først over 40%)

##### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen kan oplyse, at der med bekendtgørelsesudkastet er sket en fejl, og at det i bekendtgørelsesudkastet fastsættes krav, justeres til gældende praksis, som fremgår af VOSAK, kap. 18.05.*

#### **Bilag 1, A.2.1.2. Kontrol af bremsefading på testbane**

AutoConsult foreslår, at testen alternativt udføres til tophastighed, forudsat at denne opnås på under 800 m. Det reducerer køletiden, og gør dermed blot testen hårdere for bremserne, men skåner derimod motoren, som ikke har godt af at køre "frit" ved maksimale omdrejninger.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen tilpasser afsnit A.2.1.2, der gør dette muligt.*

### **Bilag 1, C.2. Almindelige krav til hjul**

AutoConsult og Tekniske Konsulenter for Vejtransport foreslår, at den tidligere tilladelse til reduktion af profilforhold for bagdæk på ét nummer i forhold til fordæk indsættes igen.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen genindfører denne mulighed i afsnit C.2.*

### **Bilag 1, F.2. Ændring af totalvægt/akseltryk af hjulophæng**

AutoConsult, Midtsjælland Amerikaner Club Bjæverskov og Tekniske Konsulenter for Vejtransport foreslår, at tilladt totalvægt og akseltryk kan sættes op, uden at det er i forbindelse med et motorskift. Bremses og bærende elementer skal blot af fabrikanten (i en anden variant af bilmodellen) være angivet med de højere vægte.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen justerer afsnit F.2., så vægtene kan sættes op uden, at det er i forbindelse med motorskifte. Reglen kan også bruges i forbindelse med rustvogne, så den tilføjes også i afsnit I.*

### **Bilag 1, I. Ombygning til rustvogn**

AutoConsult foreslår, at den nye mulighed for at hæve tilladt totalvægt til summen af akseltrykkene ikke følges op af et krav om en beregningskontrol af akseltryk, når lasten er placeret i bilen, da en sådan kontrol ikke har været en betingelse i forbindelse med tidligere givne dispensationer til at benytte dette princip.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen justerer afsnit I, så kontrolkravet fjernes. Samtidig vil der være muligheden for, jf. F.2. ovenfor, at hæve totalvægt/akseltryk ved at benytte komponenter fra andre varianter af den bilmodel, som er udgangspunkt for rustvognsopbygningen.*

### **Bilag 1, K. Sammensat bil**



DSRA anmoder om en justering af punkterne vedrørende, hvornår en bil er ændret på så mange punkter, at den skal anses som en sammensat bil. DSRA ønsker, at flere punkter må ændres, uden at bilen skal anses som en sammensat bil (og dermed få fastsat ny årgang).

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen har foretaget en formuleringsmæssig tilpasning, der mere tager udgangspunkt i den indledende forklaring om, at ved sammensat bil forstås en bil, der er sat sammen af komponenter fra forskellige bilmodeller eller universalkomponenter. Derudover tilføjes et element i rækken af elementer, der skal indgå i vurderingen, styretøjet, og antallet af tilladte ændringspunkter forøges med ét.*

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

MC Touring Club, AutoConsult og Tekniske Konsulenter for Vejtransport vurderer, at kravet om kørsel i højre- og venstresving med mindst 35° grader nedlægningsvinkel er direkte urimeligt, idet mange originale motorcykler leveres fra fabrikken uden at kunne opfylde dette krav. Kravet bør fjernes, idet det ikke vurderes at have relation til færdselssikkerheden eller køreegenskaberne i øvrigt.

Uni-Trade Company stiller sig uforstående overfor kravet om 35 graders hældning, som medfører, at samtlige nye Harley Davidson ikke er i stand til at overholde disse krav.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen kan oplyse, at afsnit A.3.1. vil blive tilpasset således, at målingen skal ske statisk i stedet for under kørsel, hvilket vil gøre det nemmere at måle.*

*Hvorvidt nedlægningsvinklen skal lempes fra 35° til 30°, vil indgå i overvejelserne ved en kommende revision af reglerne på området, såfremt en egentlig færdselssikkerhedsmæssig vurdering, med hensyn til mulighederne for at kunne undvige og dreje hurtigt i en kurve, hvor man ikke forud har fået nedsat hastigheden tilstrækkeligt, danner grundlag herfor.*

*Færdselsstyrelsen har noteret disse bemærkninger, og de vil indgå i overvejelserne ved en kommende revision af reglerne på området.*

## **Bilag 2, E.1. Kontrol og afprøvning**

MC Touring Club anbefaler, at formuleringen "Bremsesystemet stammer i sin helhed fra en motorcykelvariant med mindst samme effekt og tilladt totalvægt" erstattes med "Bremsesystemet stammer i sin helhed fra en motorcykelvariant med mindst samme effekt og mindst samme for- hhv. bagakseltryk". Derudover foreslås tilføjelse af muligheden for at bremseskiver blot er samme eller større størrelse suppleres med samme regel for bremsetromler.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen kan oplyse, at afsnit E.1. vil blive tilpasset samt det tilsvarende afsnit i bilag 1.*