

## **BILAGA med djupare förklaring till "Begäran om förenklingar i regler för ombyggt och amatörbyggt fordon"**

SFRO och Swetic Sektion Fordonsbesiktning har initierat ett arbete i att få till stånd vissa förenklingar i reglerna för ombyggt och amatörbyggt fordon, TSFS 2013:63 kapitel 41(bil) samt VVFS 2003:23 kapitel 27 (motorcykel).

Bakgrunden till förändringarna är närmast den dialog som fördes vid mötet med Hobbyfordonsgruppen den 24 september 2013 samt 4 september 2014. Denna bilaga förtydligar förslagen och ger mer utförlig information.

### **Utgångspunkter**

SFROs har ett antal utgångspunkter som ligger till grund för resonemangen. Dessa är:

- Kraven som ställs på fordonen ska vara rimligt enkla att begripa, följa och kontrollera
- Fordonen är i praktiken alltid att betrakta som hobbyfordon med relativt litet trafikarbete (storleksordningen 0,02-0,04% av den totala körsträckan för bilar i Sverige)
- Trafiksäkerhet – fordonen ska ha bra trafiksäkerhet och fungera i normal trafik
- Miljöhänsyn – fordonen ska ha rimlig miljöprestanda som också står i relation till ett förväntat användningsmönster
- Kraven ska av byggarna uppfattas som rimliga så att fordonen besiktas och kontrolleras i samma skick som de används

I övrigt ska kraven också vara i rimlig paritet med de EU-krav som finns och underlätta fri rörlighet av varor och tjänster inom unionen.

### **Utmaningar eller problem med dagens regler**

De regler som finns idag fungerar i stort sett bra. Det finns dock några områden där vi ser att byggarna har problem med att möta reglerna eller förstå dem. På motsvarande sätt har besiktningsorganen och till viss del SFRO svårt att kontrollera kraven. En av anledningarna till det är att hobbyn hela tiden förändras i och med den tekniska utveckling vi ser. Nyare motorer och andra komponenter blir tillgängliga, antingen från donatorfordon eller via nyproduktion

Vi vill underlätta för byggarna att möta krav som är relevanta och enkla att begripa, och samtidigt öka trafiksäkerheten genom att "fånga upp" byggen som idag av olika anledningar inte besiktas.

Vi vill samtidigt göra det enklare för besiktningsorgan och SFRO att följa upp kraven. Förenklingen får positiva följder i alla led.

Det första av dessa områden är:

#### **Motoreffekt (8-9§§)**

Ombyggt och amatörbyggt fordon (bil) är begränsade till max 15 kW/100 kg tjänstevikt (vissa undantag finns för vissa ombyggda fordon). Den fasta gränsen gör det svårt att i många byggen använda moderna motorer med modern motorstyrning eftersom de har för hög effekt för dessa relativt lätta fordon (tjänstevikter mellan cirka 900 och 1300 kg normalt sett).

En populär motortyp är Chevrolets nyare LS-motorer, som kan köpas nya från Chevrolet till förmånliga priser. Den lägsta effekten som finns tillgänglig är idag cirka 327 hk vilket "kräver" en tjänstevikt över 1500 kg med dagens regler. Chevrolet har tagit fram flera motorpaket med motorstyrning som uppfyller de flesta amerikanska delstaters avgaskrav, kallat E-rod, även där är lägsta effekten drygt 300 hk. En normal AC Cobrareplika väger normalt sett in på runt 1200 kg vilket betyder att byggarna idag hänvisas till äldre motorer med sämre motorstyrning och sämre miljöprestanda.

För de som vill välja en mindre motor för en mindre bil är till exempel Ford Duratec ett bra alternativ, som ny kan köpas via Cosworth, med effekt på 205 hk. Den är attraktiv för exempelvis Super 7-replikor som ofta hamnar runt 850-900 kg i tjänstevikt och motorn blir därmed för stark.

*Vårt grundförslag är att den fasta övre gränsen tas bort helt*

Nuvarande lydelse i TSFS 2013:63 41 kap	Föreslagen lydelse
<p>8 § Amatörbyggt fordon får inte ha högre motoreffekt än 15 kW DIN/100 kg tjänstevikt.</p> <p>9 § Ombyggt fordon får inte ha högre motoreffekt än vad något av följande alternativ ger.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. en ökning med 20 % av den ursprungliga effekten,</li> <li>2. en ökning med mer än 20 % av den ursprungliga effekten om fordonstillverkaren lämnat annan högre uppgift. Om denna högre tillåtna effekt ska utnyttjas, ska de speciella villkor som fordonstillverkaren angivit vara uppfyllda.</li> <li>3. en ökning med mer än 20 % av den ursprungliga effekten om organisationen för amatörbyggen och besiktningsorganet bedömer att fordonets egenskaper enligt 5 § är uppfyllda. I detta fall får dock motoreffekten inte uppgå till mer än 15 kW DIN/100 kg tjänstevikt. Angående VW-Buggy finns särskilda bestämmelser i 1 §.</li> </ol> <p>10 § Ombyggt fordon får inte ha större vridmoment än vad något av följande alternativ ger.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. En ökning med 10 % av det ursprungliga vridmomentet.</li> <li>2. En ökning med mer än 10 % av det ursprungliga vridmomentet om fordonstillverkaren lämnat annan högre uppgift. Om detta högre tillåtna vridmoment ska utnyttjas, ska de speciella villkor som fordonstillverkaren angivit vara uppfyllda.</li> <li>3. En ökning med mer än 10 % av det ursprungliga vridmomentet om organisationen</li> </ol>	<p>8 § Amatörbyggt/Ombyggt fordon får inte ha högre motoreffekt eller vridmoment än att organisationen för amatörbyggen och besiktningsorganet bedömer att fordonets egenskaper enligt 5 § är uppfyllda</p> <p>§§ 9 och 10 föreslås utgå.</p>

för amatörbyggen och besiktningsorganet bedömer att fordonets egenskaper enligt 5 § är uppfyllda. Angående VW-Buggy finns särskilda bestämmelser i 1 §.	
--	--

Genom att ta bort den fasta gränsen får man en avsevärd förenkling av reglerna, eftersom varken byggare, SFRO eller besiktningsorgan då hela tiden behöver kontrollräkna angiven effekt mot angiven vikt. Vikten är dessutom något som fastställs vid registreringsbesiktning, vilket betyder att den uppgiften inte är tillgänglig genom hela processen.

Vår uppfattning är att det är fordonets helhet som är viktigast i bedömningen, och att det är omöjligt (eller i vart fall mycket svårt) för Transportyrelsen att sätta en fast begränsning för vad som kan godkännas. Dessutom är det vår uppfattning att ett fast gränsvärde blir något som många byggare siktar på (eller över), man vill "maxa" reglerna. Vi har också upplevt ett pedagogiskt problem i de fall fordonen inte är lämpliga för den gräns som anges – 15 kW/100 kg har av vissa byggare setts som en rättighet, inte en möjlighet. En förändring gör det tydligare att det är fordonets beskaffenhet som avgör maximalt tillåten effekt.

Vi har också sett att dagens begränsning medför att vissa byggare medvetet håller ned effekten vid besiktning, för att sedan öka effekten. Hade vi fått bedöma fordonet med "korrekt" effekt direkt hade vi i många fall kunnat se till att fordonet fungerar bättre i det skick och utförande som det faktiskt framförs i. Då kan vi ställa korrekta krav (bromsar, vägegenskaper, ergonomi med mera) på fordonet som står i relation till den effekt som fordonet faktiskt framförs med.

Utan en fast begränsning blir det också enklare för byggarna att följa med i utvecklingen i takt med att modernare motorer med bättre motorstyrning blir tillgängliga.

SFRO tillsammans med besiktningsorganen bör tillåtas ta fram interna riktlinjer för godkännande av olika effektnivåer. Det kan innebära till exempel högre krav på bromsprestanda och granskning av SFROs tekniska kommitté innan ett fordon med hög effekt godkänns. Dessa krav bör vara relativt lätta att justera med hänsyn till den tekniska utvecklingen, de bör inte slås fast i en föreskrift som är omständlig att förändra.

Det andra området är:

### Belysningskrav

Belysningskraven för bil i kapitel 41 (Ombyggt och amatörbyggt fordon) TSFS 2013:63 pekar på kapitel 21, 4-175 §§. Här detaljregleras varje typ av belysning. Kortfattat kan säga att för amatörbyggt fordon är det krav på E-märkt belysning, vilket ställer till en del problem för många byggare. Det gäller speciellt de som bygger en bil enligt äldre förlaga, eller bygger en helt egendesignad kaross. Utbudet på E-märkt belysning som passar att montera på de typerna av fordon är begränsat.

Behovet av förändring gäller körriktningsvisare, bakre positionslykta, stopplykta och skyltlykta. Hel- och halvljusstrålkastare är normalt sett enklare att lösa med E-märkta insatser.

Idag löser byggarna problemen på olika sätt. Många använder E-märkt belysning endast vid registreringsbesiktningen för att sedan byta till icke E-märkt belysning som man enklare kan montera på ett varaktigt sätt (och som ofta upplevs mer estetiskt tilltalande).

En lösning som diskuterats under många år, är att tillåta även belysning som uppfyller kraven för 1983 eller tidigare års modell. Genom att istället använda ett lätt kontrollerbart siktkrav (som för äldre fordon) blir det lättare att möta föreskrifterna.

Nuvarande lydelse i TSFS 2013:63 41 kap	Föreslagen lydelse
Belysning m.m. 32 § Belysningsinstallation ska uppfylla kraven i 21 kap. 2 § första stycket 3. 33 § Om strålkastar rengörare monteras ska denna uppfylla kraven i 21 kap. 177–180 §§	Belysning m.m. 32 § Belysningsinstallation ska uppfylla kraven i 21 kap. 2 § första stycket 3, med undantag för: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Körriktningsvisare behöver inte uppfylla 84 §</li> <li>2. Bakre positionslykta behöver inte uppfylla 113 § första och andra stycket.</li> <li>3. Stopplykta behöver inte uppfylla 123 § första och andra stycket</li> <li>4. Skyltlykta behöver inte uppfylla 129 § § första och andra stycket</li> </ol> <p>Om dessa undantag utnyttjas ska respektive lykta ha sådan ljusstyrka att det vid dagsljus och klar sikt är synligt på 30 m avstånd, samt under mörker och klar sikt är väl synligt på ett avstånd av 150 m. Om stopplyktan bildar flerfunktion med bakre positionslykta ska ljusstyrkan vara minst fem gånger större än positionslyktans.</p> 33 § Om strålkastar rengörare monteras ska denna uppfylla kraven i 21 kap. 177–180 §§

För motorcykel är det VVFS 2003:23 kapitel 27 som är aktuellt, där pekas på kapitel 15, 3-111 §§. Här detaljregleras varje typ av belysning. Behovet av förändring gäller körriktningsvisare, bakre positionslykta, stopplykta och skyltlykta, precis som för bil. Argumentationen är densamma.

Nuvarande lydelse i VVFS 2003:23 27 kap	Föreslagen lydelse
Belysnings- och ljussignalanordningar 25 § Belysningsinstallation skall uppfylla de krav som motsvaras av 15 kap. 2 §.	Belysning m.m. 25 § Belysningsinstallation skall uppfylla de krav som motsvaras av 15 kap. 2 §, med undantag för: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Körriktningsvisare behöver inte uppfylla 64 § första och andra stycket</li> <li>2. Bakre positionslykta behöver inte uppfylla 75 § första och andra stycket</li> </ol>

	<p>3. Stopplykta behöver inte uppfylla 83 § första och andra stycket</p> <p>4. Skyltlykta behöver inte uppfylla 89 § första och andra stycket</p> <p>Om dessa undantag utnyttjas ska respektive lykta ha sådan ljusstyrka att det vid dagsljus och klar sikt är synligt på 30 m avstånd, samt under mörker och klar sikt är väl synligt på ett avstånd av 150 m. Om stopplyktan bildar flerfunktion med bakre positionslykta ska ljusstyrkan vara minst fem gånger större än positionslyktans. Skyltlykta skall vara så anordnad, att samtliga tecken som utgör registreringsnumret under mörker och vid klar sikt kan avläsas på ett avstånd av minst 20 m.</p>
--	--

Genom denna förenkling kan SFRO vara mer säker på att få bedöma belysningsinstallationen i det utförande som faktiskt kommer att användas när fordonet brukas på vägen. Det ger bättre trafiksäkerhet och underlättar för byggarna.