

Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe



Køretøjsbygger og Autoskade  
Branchen i Danmark  
Est. 1907

15. november 2021

**Vedr.: Høringssvar Sagsnr. TS20000-00445**

Vi takker Færdselsstyrelsen for muligheden for at svare på "Høring over udkast til bekendtgørelse om udførelse af syn af motorcykler ved vejsiden"

Vi har følgende kommentarer til høringen:

Det er vores opfattelse, at det er positivt, at der ikke indføres periodisk syn på motorcykler, men vejsidesyn. Dog er vi bekymret for retssikkerheden, som vi vægter højt ved sådanne kontroller, specielt i forhold til, hvordan vurderinger og bedømmelser foretages.

§ 9, stk. 2:

Det er vores opfattelse, at en synsinspektør ikke bør "vurdere", men "kontrollere", hvor vidt en motorcykel overholder gældende regler og støjkrav.

Dette begreb bør også udskiftes i tabellen for neden i bekendtgørelsen.

En vurdering anser vi ikke for værende fyldestgørende, fordi det giver rum for usikkerhed og dermed skader retssikkerheden. Vi mener, at der ved kontrol skal refereres til gældende forhold i synsvejledningen.

Vi mener ligeledes, at en synsinspektør ikke er i stand til at afgøre, om en motorcykel larmer for meget, såfremt synsinspektøren ikke foretager en korrekt måling af standstøj iht. den i synsvejledningen oplyste målemetode, herunder måling af både lydtryk og omdrejningstal, som oplyst af motorcykelproducenten.

Vi henviser dertil til en godkendt lydtryksmåler og omdrejningsmåler, på de motorcykler, hvor der ikke forefindes en omdrejningstæller. Det er væsentligt, at det korrekte omdrejningstal overholdes ved kontrol, da små afvigelser kan betyde mærkbare forskelle i lydtryk. Dermed kan lovlige motorcykler dømmes ulovlige. Det mener vi ikke bør kunne ske.



SMVdanmark  
– det nye Håndværksråd



Det er vores opfattelse, at synsinspektøren skal være i besiddelse af de relevante data for den pågældende motorcykel, for at kunne fastlægge, hvor vidt en motorcykel støjer for meget eller ej.

En vurdering giver en høj usikkerhed, da den er afhængig af mange menneskelige faktorer, hvilket vi anser for værende uacceptabelt.

For at kalde vejsidesyn for "syn", så bør alle regler overholdes ved kontrol.

Mht. teknisk stand, findes der i dag intet datasæt, der kan skabe klarhed over, hvor vidt konstruktive ændringer er synet eller ej, da DMR ikke er egnet til at oplyse om disse og Færdselsstyrelsen ikke har data tilbage i tiden herom, og da der løbende er begået fejl ved indtastning af data på synstidspunktet. Dermed anser vi det juridiske grundlag for ikke eksisterende, specielt ikke, fordi de fleste fysiske dokumenter op til 2012 er destrueret af SKAT og køretøjsejerne har disse typisk ikke, da der var tale om myndighedsdokumenter.

I de tilfælde, hvor køretøjsejeren er i besiddelse af dokumenter (typisk efter 2012), så bør disse behandles ved vejsidesyn.

Tabellen i bekendtgørelsen indeholder rigtig mange forhold, der kun findes på biler. Vi mener, at det er ikke retvisende, at en bekendtgørelse, der udelukkende omfatter motorcykler, omtaler tekniske forhold, der ikke findes på motorcykler. Vi anbefaler styrelsen at sikre at kun motorcykelrelevante forhold findes i bekendtgørelsen.

En motorcykel har ikke noget rat, styrehus, ratslør, chassis (undt. trikes), karrosseri, ratsøjle, kardanled, ratkrans, sporing, ruder, forrudevisker, revner og misfarvning i ruder, mv.

Slørmåling af kronrørslejlre foretages ikke som beskrevet i bekendtgørelsen.

Der er vores klare overbevisning, at bekendtgørelsen bør gennemarbejdes af sagkyndige, der også har indsigt i motorcykler.

I Tabellen pkt. 1.2.1 Præsentationer, "testkørsel på vej", mener vi, at der skal anvendes en decelerationsmåler, som den forefindes på synshaller. Disse er udstyret med magnet og kan derfor fastsættes på tanken. Her bør der tages hensyn til alder og bremsetype på motorcykler, da vi, pga. den høje afgift i Danmark, har mange ældre motorcykler med bremses, der ikke svarer til dagens bremsefunktion. Derfor vil en decelerationsmåler være det perfekte værktøj til at sikre en korrekt måling og ikke en menneskelig vurdering.

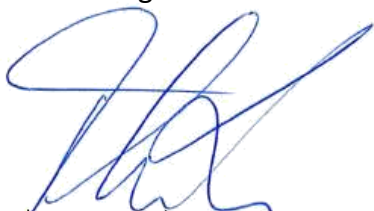
Med hensyn til bremsefelter til motorcykler, så har disse aldrig været del af en dansk synsvirksomhed. Såfremt man ved vejsidesyn beslutter, at sende en motorcykel til syn pga. bremses, så vil en synsvirksomhed derfor i dag ikke kunne syne bremses på faktisk baggrund. Vi antager, at Færdselsstyrelsen investerer i fornødne mobile motorcykel bremseprøvestande.

Vi ville anse det for nødvendigt, at Færdselsstyrelsen udsender en opdateret udgave af tabellen i bekendtgørelsen, der relaterer til motorcykler hele vejen igennem.

Da SKAD har stor indsigt i netop teknikken omkring motorcykler, og fordi vi i forvejen har bistået styrelsen i udarbejdelse af synsvejledningens indhold i forbindelse med afsnit 18.05 – motorcykler, så tilbyder vi igen at bistå i at udarbejde en korrekt tabel, omhandlende afprøvning og kontrol af motorcykler.

Undertegnede har desuden mange års erfaring i relevant testudstyr, der anvendes i synshaller, også omhandlende motorcykler.

Med venlig hilsen



Thomas Krebs, Direktør for SKAD, Ingeniør, Sagkyndig på motorområdet  
thomas.krebs@skad.dk, Mobil +45 2061 7523