

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
trm@trm.dk – tnb@trm.dk



Køretøjsbygger og Autoskade
Branchen i Danmark
Est. 1907

28. september 2021

Vedr.: Supplerende høring synsregler – 2021-974

Vi takker Transportministeriet for muligheden, at deltage som høringspart i ovennævnte høring og har hermed fornøjelsen at fremsende vores høringssvar.

Generelt, så har vi i Danmark den udfordring, at man indtil 2017 ikke har registreret konstruktive ændringer på biler og motorcykler i stor grad, da synsvejledningen ikke har omfattet fyldestgørende regler herom. Først efter introduktion af afsnit 18.05 i synsvejledningen i 2017, er det muligt, at foretage velbeskrevne syn af konstruktive ændringer på biler og motorcykler.

Det er derfor heller ikke givet, at konstruktive ændringer er noteret i det Digitale Motor Register, da DMR ikke indeholder tilstrækkelige muligheder for at notere konstruktive ændringer i det fornødne omfang, hvilket vi har en dialog med Motorstyrelsen om (Dispensationer under faneblad 6).

Det betyder faktisk, at køretøjer kan være lovlige med konstruktive ændringer, men da der ikke er blevet registreret korrekt, så er der heller ingen mulighed for køretøjssejeren, at bevise lovligheden af et køretøj.

Denne problemstilling eksisterede i høj grad før implementering og opgradering af DMR, specielt fordi SKAT har destrueret absolut største delen af den dokumentation, SKAT har gemt fysisk gennem årene om køretøjernes stand. Det betyder i dag, at ingen kan bevise lovligheden af ombygninger på køretøjer, også når disse allerede har været til stede ved toldsyn (import), da man heller ikke der har registreret konstruktive ændringer.

Med det for øje, så finder vi det væsentligt, at det retssikkerhedsmæssige grundlag ved vejsidesyn af motorcykler er til stede, hvad angår andre konstruktive ændringer end udstødning (støj og røg).



SMVdanmark
– det nye Håndværksråd



Vedr. pkt. 2.2. Alternative foranstaltninger for motorcykler

Der henvises til støj og udstødningsgasser på motorcykler.

Det har aldrig været praksis at notere dB-tallet og omdrejningstallet i DMR eller på registreringsattesten, som det er tilfælde i andre lande. Disse to tal er udslagsgivende for korrekt kontrol.

Oplysninger af dB-tal og omdrejningstal

Her er der tale om standstøj, hvor støjniveauet oplyses i dB ved en bestemt omdrejning. F.eks. 90 dB ved 2.400 omdr.

På nogle motorcykler findes der labels på stellet, hvoraf disse tal fremgår af, men på mange motorcykler er dette ikke tilfælde.

Mange motorcykler er heller ikke udstyret med en omdrejningstæller, hvilket betyder, at der skal elektronisk måles omdrejninger under støjmålingen med et dertil egnet apparat.

Såfremt en måling foregår uden eksakt at overholde omdrejningstallet og den korrekte målemetode, vil en måling ikke være korrekt; og afgørelser truffet på baggrund af ukorrekt målemetode og referenceværdier, vil ikke være gældende.

Det er derfor vores opfattelse, at man ved lov skal sikre, at man ved vejsidesyn, og også ved Politikontrol, efterlever de af Færdselsstyrelsen udstukne målemetodekrav, samt de af køretøjsproducentens angivne værdier (både omdrejning og dB), da kun en mindre ændring i omdrejninger kan medføre en mærkbar ændring i dB.

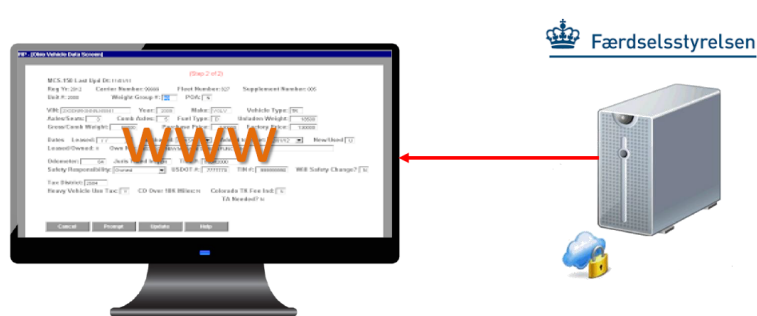
Udstødningsgasser

Synsvirksomheder er i dag ikke udstyret til at måle udstødningsgasser korrekt på motorcykler, da der mangler specialudstyr hertil. Motorcykler har andre typer udstødningsgasser end biler, ikke mindst pga. støjbegrænsende tiltag, samt har mange motorcykler også flere udstødningsrør. De bestående 4-gas målere, som synshallerne anvender ved benzinerbiler, er ikke egnede til denne opgave, uden en opgradering af udstyret og efteruddannelse af personalet. Derfor er det en udfordring, at måle forurening korrekt på motorcykler i Danmark.

Begrænsning i synshaller for motorcykler

Det er vores erfaring, som motorcykelbranchen med speciale i konstruktive ændringer, at mange synsvirksomheder ikke har den fornødne viden og kompetence, for at syne motorcykler, der ikke fremstår originale. Årsagen til dette er at finde i det faktum, at der ikke er periodisk syn for motorcykler i Danmark, og dermed har synsvirksomheder ikke kunne opbygge de finansielle muligheder at anskaffe sig udstyr og kompetence.

Vedr. pkt. 2.3.3 Offentliggørelse af synsdata



Det har i mange år været en udfordring at sikre, at en bil eller motorcykel er lovlig, fordi der ikke er tilgang til køretøjsrelevante data online, der giver

oplysning om evt. konstruktive ændringer på et bestemt køretøj.

I forbindelse med de nu udsatte godkendelsesregler, er der anført, at EU kræver etablering af et køretøjsregister hos Færdselsstyrelsen.

Vi mener, at det er væsentligt, at en virksomhed eller borger også har tilgang til teknisk dokumentation, der ligger til grunde for godkendelse af konstruktive ændringer, som kan være en teknisk rapport eller godkendelse fra en Teknisk Tjeneste i et EU-land, for at sikre, at man ved f.eks. brugthandel, også kan efterfølge lovligheden af et køretøj, der er ændret konstruktivt. Det vil også skulle omfatte opbyggede køretøjer, når nye godkendelsesregler ser dagens lys i fremtiden. Disse oplysninger er køretøjsspecifikke og overtræder ikke GDPR-regler.

Det vil absolut styrke retssikkerheden, og give både erhverv og borgere en sikkerhed for, at et køretøj også er lovlig, når dette enten indkøbes eller sælges.

Uanset situationen, så vil en hver fremtidig ændring og implementering, kun have fremadrettet effekt, hvilket efterlader de tusindvis af borgere og mange virksomheder i et lovmæssigt limbo, hvad angår at kunne dokumentere lovligheden af et køretøj. Det bør Transportministeriet tage hensyn til.

Vedr. pkt. 2.3.4 Nye regler for komponenter, systemer og separate tekniske enheder

Vi ønsker at gentage formuleringen fra tidligere fremsendte høringsvar vedrørende høring 2020-9019.


EU-forordningen 2018/858 anfører i Artikel 51, at der skal skrives ind, hvis det kan dokumenteres at komponenter udgør en alvorlig risiko for menneskers sundhed eller sikkerhed. Her henviser vi til Artikel 50, hvori der blandt andet defineres "komponenter og separate tekniske enheder, herunder dem, der er beregnet til eftermarkedet".

Netop ordet "eftermarkedet" henviser til de reservedele/-komponenter, der bl.a. anvendes til reparation af trafikskadede biler, hvor en dyberegående undersøgelse ved Force Technology Institut har vist, at der løbende fra forsikringselskaber udformede krav, skal monteres karrosseridele, der kan have en negativ effekt på trafiksikkerheden. <https://www.skad.dk/om-skad/vejledninger/1681-force-delerapport>.

Derfor mener vi at lovforslaget også bør indeholde netop karrosseridele (eftermarksdele), der har en stor betydning for sikkerheden for passagerer og gående i trafikanter, ikke mindst i takt med at netop karrosserisikkerhed får større og større betydning.

Det er vores håb, at Transportministeriet er lydhør overfor vores input.

Med venlig hilsen



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

