Færdselsstyrelsen
Ribe

CC: Transportministeriet, Justitsministeriet

Køretøjsbygger og Autoskade
Branchen i Danmark
Est. 1907

10. maj 2022

Vedr.: Meddelelse nr. 2033

Vi har modtaget en kopi af meddelelse 2033, sendt til danske synsvirksomheder om støjmåling på motorcykler.

Arbejdet, for at minimere støj fra motorcykler, anerkender vi til fulde, dog mener vi, at omkostningerne for borgerne og virksomhederne er for høje, på **grund af de krav**, der **delvist er uopnåelige**.

I Danmark, til forskel for andre lande, så har vi en park af gamle motorcykler på grund af den høje afgift. Rigtig mange motorcykler er brugt importeret af private og virksomheder.

I årevis har man ved toldsyn af brugt importerede motorcykler **ikke bekymret sig om**, **at registrere støjdata**, hvilket nu betyder, at myndighederne ikke har et overblik over de data, der skal anvendes ved vejsidesyn og ved Politi kontrol. Det stiller borgere med motorcykler i en **yderst vanskelig situation**, fordi borgerne i stor stil heller ikke har adgang til disse data.

Heller ikke e-typegodkendte dansk importerede motorcykler er noteret i DMR i større stil med støjdata.

Miljøoplysninger

Røgtæthed:	-	Standstøj:	-
ved:	-	ved:	-
Emission		Kørselsstøj:	-
CO:	-	Euronorm:	Ingen Norm
HC+NOX:	-	Innovativ teknik:	-
NOX:	-	CO2 spares:	-
Partikler:	-		

(udklip af min egen 2010 model Triumph – importeret til Danmark med CoC)

De motorcykler, der er importeret på dataerklæringer (ikke EU-typegodkendt) gennem årene, hvorpå støjdata er påført, står med udfordringen, at man hverken kender målemetoden for standstøj (II eller IV) eller ofte, på grund af salg gennem tiden, ikke længere har dataerklæringen. Synshaller har kun pligt til at opbevare denne i 2 år, hvorefter denne destrueres. Færdselsstyrelsen har ikke informationer på brugt importerede motorcykler og synshaller har ikke noteret støjdata i DMR – Digital Motor Register (kom i 2013), som i forvejen er yderst fejlbehæftet og mangelfuld. SKAT har op til 2012 destrueret absolut de fleste data på biler og motorcykler, hvilket betyder, at man ikke kan finde tilbage til data og information på de mange tusinder køretøjer. Nogle motorcykelproducenter er gået konkurs, og dermed er det umuligt, at fremskaffe data.

Generelt, så syns vi, at det er problematisk, at Færdselsstyrelsen pålægger ejeren af en motorcykel og en forhandler af brugt importerede motorcykler, at fremskaffe tekniske data, der i mange tilfælde ikke er mulige at fremskaffe, da man i årevis ikke har registreret disse data – støjdata – i de danske systemer. Det gælder hverken CRM, DMR eller hos styrelsens selv. Færdselsstyrelsen har på dennes hjemmeside en oversigt over typegodkendelser, men den er yderst mangelfuld, samt omfatter den ikke parallel importerede brugte motorcykler. Her fremgår der f.eks. heller ikke min egen Triumph motorcykel, på trods af, at den er importeret med baggrund i et CoC.

Styrelsen henviser til, at man skal foretage en meget omfangsrig støjmåling hos en teknisk tjeneste eller prøvningsinstans, hvis støjdata ikke kan skaffes. Det betyder, at Færdselsstyrelsen dermed tilfører Autoconsult en løbende betydelig indtjening, da vi fortsat har en monopollignende situation i Danmark, da der ikke findes tekniske tjenester i Danmark, samt kun én prøvningsinstans. Man kan næppe kræve af borgere, at pakke deres motorcykel på en trailer og køre til Berlin, Hamborg eller lignende, for at få foretaget en støjmåling.

Vi mener, at det er **et kæmpe retssikkerhedsmæssigt problem**, da tekniske krav og krav om **store omkostninger væltes over på borgerne**.

Det er vores opfattelse, at denne fremgangsmåde ikke er holdbar.

Vi beder Færdselsstyrelsen om, at tage stilling til følgende:

1. hvornår skal metode II (7 m) eller IV (0,5 m) anvendes, og hvordan finder man frem til denne oplysning. Det er uklart for mange motorcykler, hvilken metode der er anvendt af producenten ved typegodkendelse. Vi har den opfattelse, at myndigheden har en pligt til, at oplyse en borger om, hvor disse informationer kan findes, når myndigheden kræver disse informationer ved syn. Hverken Politiet eller synsvirksomheder har adgang til denne information.

2. Når Færdselsstyrelsen melder ud, at man er i gang med at udarbejde en liste over støjtal og omdrejningstal på danske typegodkendelser, så mener vi, at Færdselsstyrelsen skal drage omsorg for, at disse tal bliver overført til DMR i afsnit 2. "Tekniske oplysninger" under "Miljøoplysninger", så det bliver nemt for borgeren, at slå informationen op (motorregister.skat.dk). Det må kunne lade sig gøre, at foretage en IT-baseret import af disse data via Motorstyrelsens leverandør af DMR. Sådan en liste vil dog langt fra omfatte alle motorcykler i Danmark, tværtimod.

3. Motorcykelimportører udviser ingen interesse for, at fremskaffe data på motorcykler, der ikke er gået gennem deres hænder. Mange modeller er ikke importeret til Danmark på grund af høje priser, men er kommet senere brugt til Danmark. En meget stor del af det danske motorcykelsalg består af brugt import, der enten foretages af private borgere eller via virksomheder. Her har der ved e-typegodkendte motorcykler ikke været kutyme, at man registrerer støjtal i DMR hos synsvirksomheder ved toldsyn. Det betyder, at det vil være nærmest umuligt at fremskaffe støjtal for tusinder af motorcykler, uanset om de er e-typegodkendt eller ej.

Heller ikke på motorcykler med dataerklæring, har synsvirksomheden noteret støjtal, da der ikke var krav herom fra Færdselsstyrelsens side.
Som man kan se på Facebook, så er det et kæmpe problem for rigtig mange motorcykelejere, at fremskaffe data på netop deres motorcykel. Hvordan vil Færdselsstyrelsen forholde sig til, at vi må påregne at et meget stort antal motorcykler, med stor sandsynlighed i tusinder, ikke kan benyttes på danske veje, på trods af at disse er lovlige, men fordi ejeren ikke kan fremskaffe støjdata til synsvirksomheden?

4. Det er alment kendt, at en omdrejningstæller på en motorcykel ikke er nøjagtig nok til, at blive anvendt ved måling af standstøj. Ydermere findes der rigtig mange motorcykler, der ikke er udstyret med en omdrejningstæller. Derfor kræves det, at en synsvirksomhed og Politiet er i besiddelse af en kalibreret omdrejningsmåler (som f.eks. Brüel og Kjær, som de tyske myndigheder anvender). Uden sådant måleapparat og dermed krævede uddannelse, så kan hverken politiet eller synsvirksomheden foretage korrekte målinger, hverken i metode II eller IV. Det betyder, at sager vedr. bøder og køreforbud vil ende i retssystemet, hvorved der lægges beslag på det i forvejen pressede system, og vi forventer, at sager tabes af myndigheden, fordi retsgrundlaget ikke er i orden på grund af mangelfulde målinger, der ikke er i overensstemmelse med de regler, der gælder for korrekt standstøjmåling.
   Vi mener ligeledes, at man skal foretage 3 målinger, hvorefter der tages gennemsnittet af målingerne til bedømmelse. Dette krav vil øge retssikkerheden og forhindre menneskelige målefejl og er allerede et krav hos tyske myndigheder.
   Hvad har Færdselsstyrelsen tænkt sig at gøre, for at de danske synshaller er i stand til at måle standstøj korrekt, samt sætte regler op, som Politiet kan anvende?

5. Færdselsstyrelsen angiver i meddelelsen, at en synsmedarbejder skal indtaste data i DMR. Det er alment kendt, at der sker en masse indtastningsfejl, hvilket også Motorstyrelsen er bekendt med.
   Hvordan vil Færdselsstyrelsen forhindre, at der sker disse fejl, som i fremtiden vil betyde udfordringer for køretøjsejerne, som vi kender det allerede i dag? Hvorfor benytter Færdselsstyrelsen ikke de allerede eksisterende internationale databaser, der indeholder alle typer for data, til at opdatere de danske systemer?

Den af styrelsen udsendte vejledning om vejsidesyn, den 6.5.2022, har allerede skabt stor frustration, fordi informationen er mere forvirrende end oplysende. Man kan ikke gå ud fra, at almindelige borgere kan forstå VOSAK, hvor nogle synsmedarbejdere, der er uddannet, ligeledes har udfordringer med at forstå vejledningen for syn. (https://fstyr.dk/da/Lister/Nyheder/Nyheder/2022/04/Faa-svar-p%C3%A5-dine-spoergsmaal-om-vejsidesyn-og-motorcykelstoej).

Som organisation for både privat og erhverv, så er vi yderst bekymret for, hvad konsekvensen af Færdselsstyrelsen udmelding til synsvirksomheder vil betyde. Det viser sig allerede nu, at der hersker stor forvirring iblandt private motorcykelejere og erhvervet. Det bør være myndighedens fornemste opgave, at sikre, at tilgang til udfordringer tages op, og at der udsendes relevant information ud til borgerne.

Med venlig hilsen

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