

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Telefon: 7221 8899
E-mail: info@fstyr.dk
Web: www.fstyr.dk

Sagsnr.: 2021-109855
13-12-2021

Høringsnotat

Bekendtgørelse om udførelse af syn af motorcykler ved vejsiden

Færdselsstyrelsen har den 12. november 2021 sendt udkast til bekendtgørelse om udførelse af syn af motorcykler ved vejsiden i høring hos de i bilag 1 nævnte høringssparter. Udkastet til bekendtgørelse har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 3. december 2021.

Følgende ikke-ministerielle organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: ATAX – Arbejdsgiverforening for persontransport.

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra Motorhistorisk Samråd, AutoConsult, MCTC – Landsforeningen for motorcyklister, FDM, DMC – Danske MotorCyklister, Motorcykel Forhandler Foreningen, SKAD og Bilbranchen.

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

1. Generelle bemærkninger

AutoConsult glæder sig over, at der med bekendtgørelsen er lagt op til at følge de mindst indgribende foranstaltninger i forbindelse med implementering af EU-krav og er enig i, at den trafiksikkerhedsmæssige gevinst af egentlige periodesyn af motorcykler vil være begrænset, hvorfor et alternativ er på sin plads.

FDM bifalder indførelsen af vejsidesyn for motorcykler, da det er deres forhåbning, at det således bliver lettere at dæmme op for motorcykler, der støjer ulovligt meget. Samme effekt ville næppe kunne opnås ved periodiske syn.

MCTC anfører, at hvis man følger med i debatten blandt motorcyklister om dette forslag, er der en frygt for, at den vil blive brugt til at "drive hetz mod motorcyklisterne". MCTC ved, at det ikke er hensigten, men hvis skemaer etc. ikke fortæller præcist og konkret hvad og hvordan, der skal testes/måles f.eks. når det gælder støj, vil man blot give næring til de denne gruppes mistanke/frygt.

Motorcykel Forhandler Foreningen ser positivt på, at vejsidesyn kan erstatte periodisk syn af motorcykler, men påpeger, at det er vigtigt, at det materiale der skal ligge til grund for bekendtgørelsen er fagligt funderet i motorcykler.

SKAD bemærker, at det er positivt, at der ikke indføres periodisk syn på motorcykler, men vejsidesyn. Dog er de bekymret for retssikkerheden, specielt i forhold til, hvordan vurderinger og bedømmelser foretages.

Bilbranchen ser som udgangspunkt positivt på indførelsen af vejsidesyn på motorcykler.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen vurderer, at man ved indførelsen af vejsidesyn af motorcykler vil kunne opnå den samme effekt, som hvis motorcykler var underkastet periodisk syn, samt at man ved vejsidesyn har en bedre mulighed for at kontrollere, om en motorcykel konstruktivt er ændret til fx at afgive mere støj.

Det skal hertil bemærkes, at i forhold til vurderinger og bedømmelser, så vil dette ske efter bilag 1 i bekendtgørelsen. Dette bilag er det samme som bilag 1 i periodesynsdirektiv nr. 2014/45/EU, og som blandt andet motorcykler i dag synes efter, ved f.eks. ejerskiftesyn. Kontrollen og vurderinger ved vejsidesyn, vil derfor ske efter allerede kendte metoder.

Endvidere skal det bemærkes, at da bilag 1 i periodesynsdirektivet skal kunne rumme alle køretøjsarter, så har Færdselsstyrelsen tilpasset bilaget for de mest ikke-relevante kontrolpunkter, og det vil herefter være op til Færdselsstyrelsens synsinspektør at vurdere, hvilke kontrolpunkter der er relevante ved kontrollen.

Slutteligt kan nævnes, at for så vidt angår måling af støj, indfører bekendtgørelsen i sig selv ikke skærpede støjkrav for hvor meget støj en motorcykel må afgive.

2. Målrettet tilsyn

AutoConsult anfører, at det er bekymrende, at der lægges op til en mulighed for målrettet tilsyn, hvilket kan medføre, at enkelte køretøjsere kan opleve at blive udtaget til hyppige vejsidesyn, mens andre aldrig bliver det – uafhængigt af omfanget af brugen af deres motorcykel.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen skal hertil bemærke, at det følger af bekendtgørelsens § 7 stk. 1, at synsinspektøren kan udvælge et køretøj vilkårligt eller ved mistanke om, at motorcyklen udgør en alvorlig risiko for trafiksikkerheden eller miljøet. Det er således korrekt, at der kan være tale om målrettet tilsyn. De motorcykler, der gentagne gange viser sig at være til fare for trafiksikkerheden eller miljøet risikerer derfor at blive kontrolleret oftere.

Færdselsstyrelsen bemærker endvidere, at vejsidesynet af motorcykler indføres som alternativ, så alle motorcykler ikke skal underkastes periodisk syn. Vejsidesynet vil således ikke være målrettet den enkelte motorcyklejer.

3. Færdselsstyrelsens rolle

AutoConsult finder det bekymrende, at der etableres et system, hvor 1) Færdselsstyrelsen bemyndiges til at udstede reglerne for vejsidesyn, 2) udfører kontrollen med at reglerne overholdes og endelig 3) kan straffe køretøjsejerne. Dette ses også at stride imod direktiv 2014/45/EU, hvor der i artikel 14 fremgår, at medlemsstaterne skal sikre, at der føres tilsyn med synsvirksomheder. AutoConsult anfører, at i forbindelse med vejsidesyn, må Færdselsstyrelsen betragtes som synsvirksomhed, og deraf inhabil til at føre tilsyn hermed.

AutoConsult finder det endvidere påfaldende, at synsinspektører, der udfører vejsidesyn, kan henvise køretøjer videre til et almindeligt syn, som selv samme synsinspektører så igen skal føre tilsyn med.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at Færdselsstyrelsen har fået bemyndigelsen til at udføre vejsidesyn i synsloven, som har været behandlet i og vedtaget af Folketinget. Transportministeren har efterfølgende delegeret bemyndigelsen til at fastsætte regler om syn af motorcykler ved vejsiden mv til Færdselsstyrelsen. Færdselsstyrelsen skal i den henseende ikke betragtes som værende en synsvirksomhed, men den myndighed, der foretager vejsidesyn af motorcykler, hvorfor styrelsen ikke er inhabil i forhold til at føre tilsyn med synsvirksomhederne. Færdselsstyrelsen får ikke med bekendtgørelsen hjemmel til at udstede bøder, men kan træffe afgørelse om, at motorcykler skal indkaldes til syn.

4. Klageadgang

AutoConsult bemærker at der ikke er indskrevet nogen klageadgang, men alene strafbestemmelser.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det fremgår af synslovens § 12, 2. pkt., jf. bekendtgørelse om Færdselsstyrelsens opgaver, beføjelser og klageadgang § 14, at afgørelser, som træffes efter synsloven eller regler udstedt i medfør af synsloven ikke kan indbringes for transportministeren eller anden administrativ myndighed.

5. § 7 Udvælgelse af motorcykler til syn ved vejsiden

DMC - Danske MotorCyklister ønsker defineret under hvilke omstændigheder, at synsinspektører kan udvælge motorcykler til syn ved vejsiden, idet de antager, at der ikke er tale om, at synsinspektører i lighed med politiet, skal have til opgave vilkårligt at standse og syne tilfældige motorcykler uden en gyldig hjemmel.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen skal hertil bemærke, at udvælgelsen af motorcykler til syn ved vejsiden enten kan være vilkårligt eller ved mistanke om, at motorcyklen udgør en risiko for trafiksikkerheden eller miljøet. Færdselsstyrelsen får med bekendtgørelsen om vejsidesyn af motorcykler hjemmel til at udvælge motorcykler til syn ved vejsiden vilkårligt.

6. § 8 Forpligtelser for førere af motorcykler

DMC - Danske MotorCyklister anfører, at det for ejere af køretøjer i Danmark er usædvanligt at skulle kunne fremvise dokumentation for køretøjet ved almindelig trafikkontrol, hvorfor kravet om at medbringe "al relevant dokumentation" med henblik på syn vil være en unødigt skærpelse i forhold til normal praksis. Der ønskes præciseret hvad det er for "relevant dokumentation" føreren skal medbringe i tilfælde af udtagning til syn ved vejsiden.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen skal hertil bemærke, at med relevant dokumentation menes dokumentation for godkendte konstruktive ændringer af motorcyklen, hvis sådanne ændringer er foretaget.

7. § 8, stk. 2 Forpligtigelse til at fremvise kørekort

Motorhistorisk Samråd undrer sig over Færdselsstyrelsens medarbejderes ret til at forlange fremvisning af kørekort. Umiddelbart mener de, at det kræver en politibeføjelse.

DMC - Danske MotorCyklister finder det besynderligt, at en synskontrollant skal kontrollere kørekort, da dette hidtil har været en politiopgave.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at forevisning af kørekort til synsinspektøren alene har til formål at dokumentere førerens identitet. Færdselsstyrelsen er dog enig i, at det primære formål med bekendtgørelsen er at undersøge motorcyklen. Færdselsstyrelsen oplever i praksis en udfordring med at identificere føreren, når der skal ske anmeldelse til politiet. Det er en problemstilling der arbejdes videre med og bekendtgørelsen tilrettes derfor, så føreren ikke er forpligtiget til at fremvise kørekort

8. § 9, stk. 2, nr. 2 Vurdering af motorcyklen ved syn ved vejsiden

AutoConsult undrer sig over, at der i forbindelse med et syn skal foretages "vurdering" omkring opfyldelse af krav til støj, som for så vidt angår motorcykler nyere end 01.07.1969 er omfattet af målbare grænseværdier. De anbefaler i stedet, enten at fastholde formulering som beskrevet i Vejledning om Syn af Køretøjer, afsnit 14.02.2, 3.2 eller foretage en egentlig støjmåling, med egnet måleudstyr, underlag, omgivelser og personale, hvorved der kan konkluderes om der er overholdelse af støjkrav.

DMC - Danske MotorCyklister bemærker, at en subjektiv vurdering om overholdelse af støjkrav bør kun kunne bruges som udslagsgivende for at foretage en egentlig støjmåling med korrekt kalibreret udstyr, udført iht. en godkendt procedure. De er bekymrede for retssikkerheden, når der er mulighed for tekniske/faktuelle målinger, mens der i bekendtgørelsen lægges op til subjektive skøn.

De mener, at en støjmåling som udgangspunkt bør udføres ved forbikørsel, som beskrevet i UNECE regulativ nr. 41. For at opfylde de beskrevne krav til testmiljøet kræver det et større område med en radius på 50 meter uden reflekterende, hvilket vil være vanskeligt at opfylde ved tilfældigt valgte måleområder ved "vejsiden". En statisk støjmåling er ligeledes beskrevet og vil

normalt give højere testresultater på grund af den kortere afstand mellem mikrofonerne og køretøjet.

Endvidere bør der også skulle tages hensyn til at brugte køretøjer tillades en højere støjgrænse, som tidligere beskrevet i "Bekendtgørelse for køretøjers indretning og udstyr".

SKAD anfører, at det er deres opfattelse, at en synsinspektør ikke bør "vurdere", men "kontrollere", hvorvidt en motorcykel overholder gældende regler og støjkrav.

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

SKAD 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. Det er væsentligt, at det korrekte omdrejningstal overholdes ved kontrol, da små afvigelser kan betyde mærkbare forskelle i lydtryk og dermed kan lovlige motorcykler dømmes ulovlige.

Det er SKADs 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 de anser for værende uacceptabelt.

SKAD påpeger, at mht. teknisk stand, så 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, Færdselsstyrelsen ikke har data tilbage i tiden herom, og da der løbende er begået fejl ved indtastning af data på synstidspunktet. SKAD mener derfor, at det juridiske grundlag er ikke eksisterende, specielt, fordi de fleste fysiske dokumenter op til 2012 er destrueret af SKAT og køretøjsejerne har typisk ikke disse, 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.

Bilbranchen anfører, at i forhold til vurderingen af hvorvidt en motorcykel larmer for meget, bør der anvendes et godkendt redskab, som skal sikre en ensartet vurdering af alle motorcykler, så der ikke er risiko for at lovlige motorcykler dømmes ulovlige.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at jf. bekendtgørelsens § 10, stk. 2, skal synsinspektører foretage kontrol ved hjælp af enhver metode, der skønnes egnet med henblik på undersøgelse af motorcyklen.

Desuden kan synsinspektøren jf. § 16, med henvisning til lov om godkendelse og syn af køretøjer § 2, stk. 2, beslutte, at motorcyklen skal underkastes et syn inden for en nærmere fastsat frist, hvis der for en registreret motorcykel konstateres væsentlige eller farlige mangler, jf. § 14.

Færdselsstyrelsen bemærker om en subjektiv vurdering af støjkrav, at kun hvis det vurderes, at motorcyklen umiddelbart støjer for meget, vil der kunne foretages en støjmåling med relevant støjmålerudstyr.

Færdselsstyrelsen bemærker, at der i det UNECE regulativ nr. 41, både udføres en kørselsstøjsmåling og efterfølgende en standstøjsmåling. Der står også i regulativet, at standstøjsmålingen skal anvendes til kontrol af, om en motorcykel ikke støjer mere, end det var tilfældet, da motorcykel blev afprøvet i henhold til regulativet.

Færdselsstyrelsen bemærker, at da ældre motorcykler må støje mere end nyere motorcykler, vil der blive vist hensyn til motorcyklens alder. Ligeledes vil der være givet et tillæg i støjniveauet for brugte motorcykler.

Færdselsstyrelsen bemærker at ved vurdering af støjniveau, skal synsinspektøren i første omgang vurdere, om en motorcykel støjer for meget. Hvis bekendtgørelsen kræver, at synsinspektører skal kontrollere, om en motorcykel støjer for meget, vil alle motorcykler skulle have kontrolleret støjniveauet. Der vil ikke være grund til at kontrollere en motorcykel for støjniveau, hvis det kan vurderes, at motorcyklen er i original stand. Motorcykler, der er i original stand, støjer i sagens natur ikke for meget, da støjniveauet er blevet kontrolleret, da motorcyklen blev typegodkendt.

Det er den samme vurdering, der bliver foretaget, når en motorcykel kommer til registrerings- eller periodesyn.

Færdselsstyrelsen bemærker at, at synsinspektøren vil anvende relevant udstyr til måling af motorcyklens støjniveau og bremsepræstationer.

Færdselsstyrelsen skal i forhold til at synsinspektøren skal være i besiddelse af relevante data om støj for den pågældende motorcykel bemærke, at det følger af bekendtgørelsens § 16, at synsinspektøren kan beslutte, at motorcyklen skal underkastes et syn inden for en nærmere fastsat frist, hvis der for en registreret motorcykel konstateres væsentlige eller farlige mangler, jf. § 14.

Færdselsstyrelsen skal i forhold til om, at DMR er egnet til at oplyse om hvorvidt motorcyklen er godkendt med konstruktive ændringer og at oplysninger om konstruktive ændringer før 2012 er slettede, bemærke, at man er vidende om, at registrering af konstruktive ændringer ikke i alle tilfælde er foretaget ensartet, og at dette kan give udfordringer ved kontrollen. Dette vil indgå i det fremadrettede arbejde, men herudover henholder Færdselsstyrelsen sig til de nugældende regler.

9. § 10 Syn ved vejsiden

DMC - Danske MotorCyklister anfører, at formuleringen "skal omfatte punkterne i bilag 1, som anses for nødvendige og relevante" er åben for fri fortolkning, og bør eventuelt specificere minimumskrav eller på anden måde angive, hvilke tekniske områder synet kan begrænses til i forhold til mindstekrav, i bilag 1.

Bilbranchen anfører, at i forbindelse med et syn bør det kontrolleres, og ikke vurderes, hvorvidt en motorcykel lever op til de krav den skal.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at syn ved vejsiden ikke må forveksles med det syn, der foretages af en synsvirksomhed. For at vejsidesynet skal være så lidt indgribende som muligt for føreren og/eller ejeren, foretager synsinspektøren en vurdering af, hvad der er nødvendigt og relevant at kontrollere på motorcyklen. Hvis udstødningssystemet er det originale for motorcyklen, og i øvrigt ikke er utæt eller ændret, vil synsinspektøren ikke udføre en støjmåling. Ligeledes vil synsinspektøren ikke foretage en nærmere kontrol af motorcyklens bremseskiver, hvis det ser ud til, at disse er udskiftet for nyligt.

10. § 17 Færdselsstyrelsens afgørelser

AutoConsult undrer sig over om der ved "Færdselsstyrelsens afgørelser" i denne forbindelse forstås den af synsinspektøren udarbejdede rapport i forbindelse med gennemførelse af et vejsidesyn, som beskrevet i §13. De opfordrer Færdselsstyrelsen til at indføre supplerende mulighed for ikke at afslutte synet på stedet (i vejsiden), så der er mulighed for efterfølgende at gennemgå de fundne fejl og mangler, inden der træffes endelig afgørelse.

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

Kommentar:

Færdselsstyrelsen skal bemærke, at rapporten, der udarbejdes efter bekendtgørelsens § 13, er en rapport om resultatet af synet ved vejsiden og ikke en synsrapport, som udarbejdes ved periode- eller registreringssyn hos en synsvirksomhed.

Rapporten med resultatet af synet ved vejsiden vil indeholde eventuelle fundne fejl og mangler. Hvis der konstateres, at motorcyklen her væsentlige fejl og mangler, kan synsinspektøren afgøre, at motorcyklen senere skal underkastes et syn jf. bekendtgørelsens § 16.

11. Bilagets opbygning

Motorhistorisk Samråd undrer sig over, at alle emner mærket med et kryds skal ikke indgå i vejsidesyn, men at det umiddelbart ser ud til, at alle punkterne er markeret med et kryds.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at det påpegede afsnit i indledningen til bilag 1 bliver ændret.

12. Bilagets indhold

Motorhistorisk Samråd undrer sig over, at hele den tekniske beskrivelse er lavet med hovedsigte på biler.

SKAD anfører, at det er deres opfattelse, at en synsinspektør ikke bør "vurdere", men "kontrollere", hvor vidt en motorcykel overholder gældende regler og støjkrav, begrebet bør også udskiftes i bilaget.

DMC – Danske MotorCyklister bemærker, at bilaget bærer præg af at være genbrug af et dokument for biler. Der nævnes således begreber som påløbsbremse, parkeringsbremse,

styrehus, rat, sporing m.v. Sådanne findes ikke på motorcykler, så principielt set, vil motorcykler, der synes ved vejsiden – eller tilsvarende steder - altid have mangler.

I stedet savner de en undersøgelse af muligt slør ved kronrørslejer, bagsvingerbøsninger m.v., som har betydning for køretøjets stabilitet under kørslen.

De foreslår, at tabellen gøres motorcykelspecifik, eller tilføjes en passus om, at kun de punkter, der er relevante for motorcykler skal undersøges, eller hvis de i bedste fald er relevante for kabinescootere o.lign. kan tages i anvendelse.

MCTC mener, at bilaget mangler en tydelig målretning mod motorcykler.

I bilag 1, afsnit 3, stk. 2.1 benyttes der i tabellen f.eks. termen rat og ikke styr - og skemaet bærer præg af, at det ikke er gennemgået grundigt og formuleret så det er målrettet syn af motorcykler.

AutoConsult anfører til pkt. 0.1, at de undrer sig over, at der ikke skal kontrolleres placering og synlighed af nummerplader, da dette er et krav i forordning (EU) nr. 168/2013.

AutoConsult anfører til pkt. 1.2, s at der for 2-hjulet motorcykel, herunder med sidevogn, ikke er krav om, at driftsbremse skal virke på alle hjul. Dette ses der ikke taget højde for i mangeloversigten. Det bemærkes ligeledes, at køretøjer af kategori L7e i Danmark anses for personbil M1, og dermed ikke bør være omfattet af denne bekendtgørelse.

AutoConsult anfører til pkt. 8.1, at der savnes sammenhæng med bekendtgørelsens § 9, stk. 2, nr. 2. Heraf fremgår, at der skal laves en vurdering af opfyldelse af støjkrav, mens der i bilagets pkt. 8.1.1 skal foretages en ikke nærmere defineret støjmåling, hvis der kan være tale om en motorcykel, der støjer for meget. Da det er Færdselsstyrelsen selv der udfører vejsidesynet, vil en sådan subjektiv vurdering blive sidestillet med en endelig afgørelse om at et givent køretøj ikke støjer for meget, hvis der ikke foretages støjmåling – baseret på en subjektiv vurdering.

Der savnes desuden beskrivelse af, hvordan en sådan stationær støjmåling skal udføres, af hvem og med hvilket måleudstyr. Dertil kommer, at der for en lang række motorcykler ikke er et kendt standstøjtal til rådighed, hvorved målingen ikke umiddelbart kan udføres.

Motorcykler, der er nyere end 01.10.1982 og hvor dette standstøjtal ikke er tilgængeligt, vil således i stedet skulle have udført en kørselsstøjmåling, for at fastslå om køretøjet opfylder krav til støj. Det vurderes at være en meget stor del af motorcyklerne på de danske veje, som vil være berørt af dette.

Færdselsstyrelsen opfordres til at gennemtænke kravene til en sådan kontrol, og sikre at den kan udføres teknisk korrekt og ensartet efter de respektive krav som de testede køretøjer er omfattet af inden ikrafttrædelse af bekendtgørelsen.

Motorcykel Forhandler Foreningen anfører til bilagets pkt. 3 om prøvningens indhold og metoder, vurdering af mangler, at det savnes i udstrakt grad, at underpunkter tager udgangspunkt i motorcykler. De anfører, at hele afsnittet bør omskrives, så det er relevant for køretøjstypen motorcykel, og ikke som det fremtræder nu.

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

Bilbranchen anfører, at det af bilaget fremgår en række forhold, som kun gør sig gældende for biler. På den baggrund mener de, at bekendtgørelsen bør tilrettes, så den kun omfatter tekniske forhold, der gør sig gældende for motorcykler. De mener, at bekendtgørelsen bør gennemarbejdes af sagkyndige, der har stor indsigt indenfor motorcykler, for at sikre en teknisk korrekt bekendtgørelse.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker til de indkomne høringssvar som vedrører bilag 1, kontrolpunkter og vurderinger, at dette er det samme bilag, som i dag anvendes ved syn af en motorcykel i en synsvirksomhed, f.eks. i forbindelse med et ejerskiftesyn. Ved Færdselsstyrelsens vejsidesyn vil kontrollen som udgangspunkt ske på samme måde, som hvis synet blev foretaget hos en synsvirksomhed. Da bilaget indeholder kontrolpunkter på forskellige komponenter, hvortil der i mange tilfælde ikke altid er et målbart slidmål på, vil synsinspektøren skulle foretage en vurdering af om en given komponent eventuelt er defekt eller opslidt. Et eksempel på dette kan være slør, hvis der ikke fra køretøjsproducenten er oplysninger om, at der tillades slør eller oplysninger om hvor meget slør der må være, så vil det bero på en konkret vurdering, om sløret skal vurderes som en fejl, ligesom det i dag sker ved syn i en synsvirksomhed.

Da der under arbejdet med bekendtgørelsens bilag 1, er taget udgangspunkt i bilag 1 i periodesyns direktiv 2014/45/EU, som rummer alle køretøjsarter og anvendes ved syn i dag, har Færdselsstyrelsen renset bilaget i bekendtgørelsen om vejsidesyn af motorcykler, for de mest ikke-relevante kontrolpunkter, og det vil herefter være op til Færdselsstyrelsens synsinspektør at vurdere hvilke kontrolpunkter, der er relevante ved kontrollen.

Bilag 1 indeholder kontrolpunkter på komponenter som normalt kun er at finde på biler, da der findes ældre køretøjer, som er registreret som motorcykler, og har lukket karrosseri f.eks. ældre kabinescootere. Færdselsstyrelsen er ligeledes opmærksom på udviklingen på markedet, herunder at der f.eks. kan komme flere køretøjer i klasse L5e med en egenvægt på under 400 kg. som har lukket karrosseri. Disse køretøjer vil skulle registreres som en motorcykel. Færdselsstyrelsen vil derfor sikre sig, at bilaget kan rumme de køretøjer, der allerede findes i dag, samt anvendes til disse nye typer af køretøjer.

Omkring mulighed for at angive slør i f.eks. kronrørslejer og bagsvingerbøsninger, bemærker Færdselsstyrelsen, at der i bilaget, under kontrolpunkt 2.2.1. (Rattets/styrets tilstand) kan anvendes til at angive en fejl som omhandler slør i et kronrørsleje, og punkt 5.3.4.A (affjedringsled) kan anvendes til at angive slør i en bøsning.

I forhold til om kontrol af nummerpladens placering, skal Færdselsstyrelsen henvise til meddelelse nr. 2024, som omhandler kontrol af nummerpladers placering og fastgørelse i forbindelse med syn.

I forhold til bremsekrav til en 2-hjulet motorcykel, herunder med sidevogn, så beskriver bilaget de vedligeholdelsesmæssige krav til køretøjer. Såfremt der er typegodkendelsesmæssige krav som et køretøj ikke skal opfylde, så skal det heller ikke opfylde eventuelt vedligeholdelsesmæssigt krav dertil.

I forhold til måling af støj, så kan Færdselsstyrelsen oplyse, at en afgørelse om, hvorvidt et køretøj afgiver mere støj end hvad det godkendelsesmæssigt må afgive, vil bero på en måling, hvor støjtallene er tilgængelige og hvor målingen er foretaget med det påkrævede udstyr.

Bilag 1

3F Fælles Fagligt Forbund

ATAX Arbejdsgiverforening for indehavere af taxi-, OST-, limousine- og sygetransport

ATL - Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik

Bilsynsbranchen

Danmarks Motor Union (DMU)

Dansk Erhverv

Dansk PersonTransport (DPT)

Dansk Sidevogns Klub (DSK)

Danske MotorCyklister (DMC)

Danske Regioner

Danske Speditører

Datatilsynet

DI - Dansk Industri

DI Transport

DTL - Danske Vognmænd

DTL's arbejdsgiverforening

Erhvervsstyrelsen (OBR)

FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd

FDM (Forenede Danske Motorejere)

Forsikring & Pension

ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport

Justitsministeriet

KL - Kommunernes Landsforening

Landbrug & Fødevarer

MCTC Landsforeningen for motorcyklister

Miljøministeriet

Motorcykel Forhandler Foreningen

Motorcykel Importør Foreningen (MIF)

Motorhistorisk Samråd

Motorstyrelsen

Rigsadvokaten

Rigspolitiet

Rådet for Sikker Trafik

SEGES

Sikkerhedsstyrelsen

SKAD - Køretøjsbygger- og Autoskadebranchen i Danmark

Trafikstyrelsen

Transporterhvervets Uddannelser (TUR)

Vejdirektoratet