

Referat af kommunikation med Transportministeriet

En gennemgang af argumenter for og imod lempelser.

D. 26. juli 2020 retter jeg henvendelse til ministeriet, i en email, der kritiserer de skrappe krav, som stilles til konverterede elbiler. Jeg anklager de eksisterende krav for at bremse billige elbiler og etablering af dansk knowhow på elbilområdet.

Jeg pointerer at vi som konsekvens af reglerne næsten ikke ser nogen konverterede elbiler i Danmark i kontrast til eksempelvis Tyskland og USA.

D. 12. August modtager jeg et svar der henviser til gældende lovgivning dvs. meddelelse nr. 1998. I retfærdiggørelsen af kravene i nr. 1998 ligger der vægt på følgende:

Løst defineret Generel sikkerhed.

Risiko for elektromagnetisk støj.

Risiko for øget brug af veteranbiler til daglig drift.

D. 13. August svare jeg tilbage.

At jeg anerkender at der skal herske sikkerhed på området men ikke kan se at et prøvningsinstitut er nødvendig grundet at vores syishaller allerede er i stand til at syne biler uanset om de er elektriske eller kører med forbrændingsmotor.

Jeg anfægter yderligere kravet til opmåling af elektromagnetisk støj. Og påpeger at komponenter der er CE godkendte allerede er blevet testet inden for grænseværdier for elektromagnetisk støj og at opmåling af CE godkendte produkter derfor er unødvendig.

Jeg hæfter mig her ved motoren som jeg anser som den største synder når det kommer til elektromagnetisk støj. Og foreslår at køretøjet kan slippe for opmåling hvis motoren er CE godkendt.

Jeg refererer til udenlandske tilstande hvor disse krav ikke er og hvor vi ligeledes ikke ser nogen af de hypotetiske problemer manifestere sig.

Jeg langer ud efter reglerne for at være overforsigtige og tage udgangspunkt i hypotetiske scenarier frem for at læne sig op af mere afslappet udenlandske lovgivninger og drager parallel til en lov fra automobilets tidlige implementering med krav om at der Under kørsel skal gå en mand foran bilen med et flag for at advare hestevogne om, at her kommer et motorkøretøj.

Jeg anfægter også frygten for øget brug af "veteranbiler" med at vi da har lov til at køre i de biler vi vil uden statens formynderi, og at vi sågar må køre på motorcykler der unægtelig er farligere end biler uanset alder. Det er ikke forbudt for en borger i Danmark at bruge en motorcykel eller bil der er over 30 år gammel til daglig kørsel.

Som afsluttende bemærkning:

Sikkerhedsregler er lavet for at holde folk sikre, ikke for at forhindre udvikling og implementering af samfundsgavnligt tiltag og industrier, ej heller for at bremse individets frihed eller mulighed for at bidrage til samfundet.

D. 4. September får jeg et svar fra Tamara Spalevic, der er fuldmægtig i transportministeriet og nu har overtaget korrespondancen.

Her nævnes det at kravene om prøvningsinstitut også gælder for køretøjer med forbrændingsmotor???

Jeg går ud fra at dette er forudsat at der er foretaget væsentlige ændringer i henhold til anden ikke specificeret lovgivning.

Der svares som om jeg havde påstået at elmotoren var det eneste komponent der udsendte elektromagnetisk støj hvilket jeg ikke gjorde, jeg udpegede den blot som en hovedsynder.

Min pointe om at CE mærkede komponenter allerede var testet for elektromagnetisk støj forbigås.

Der er et løseligt forsøg på at forholde sig til min pointer om at det ikke er ulovligt at køre i gamle biler og på motorcykel med en henvisning til de billigere afgifter til veteranbiler, der endnu en gang ikke anfægter min pointe fra sidste brev.

Der næst præsenteres jeg igen for skræk scenariet om at flere ældre biler kan komme ud på gaden og sænke den generelle trafiksikkerhed.

Derudover præsenteres jeg for en ny problematik:

”Det vurderes at, der er en alvorlig udfordring for el-konverteringens klimaaftryk, hvis ombygningen foretages på et køretøj, der i forvejen befinder sig i sidste fase af sin livscyklus.”

Samt en noget tvivlsom påstand:

”en ny elbil skal således køre op mod 100.000 km, før den begynder at bidrage positivt til det samlede klimaregnskab.”

D. 17 September skriver jeg et svar.

Såfremt at de tekniske ændringer påvirker styretøj bremses som fremhævet er synshallen jo netop i stand til at dumpe køretøjer med fejl i styretøj og bremses.

Jeg pointerer at ledninger også udsender elektromagnetisk støj og at det var sådan H.C. Ørstad opdagede elektromagnetismen, men man skal ikke til et prøvningslaboratorium, fordi man tilkople en ledning til sit cigaretstikker eller kører anden forbrugselektronik i sin bil, da disse både er godkendte og udsender en ikke nævneværdig mængde elektromagnetisk støj.

Jeg pointerer ved veteranbilscenariet at det ikke er et væsentligt problem i lande der tillader konverterede elbiler og at det allerede er tilladt at køre i ældre køretøjer og på motorcykel.

Jeg modargumenter den påståede kortere levetid ved konvertering af et køretøj i slut livscyklus med at en konvertering er en gevaldig livstidsforlængelse i og med at den erstatter mange af de bevægelige komponenter, og at incitamentet til at lave en dyr konvertering af et køretøj med rustent karosseri mangler.

Jeg spørger ind til hvilken undersøgelse de påståede 100.000 km drift for at kompensere for egen produktion stammer fra, mig bekendt er der kun to allerede debunkede tyske undersøgelser der benytter sig af gamle irrelevante tyske tal der har fremsat en lignende påstand.

Jeg kommer med en række data for hvorfor dette tal ikke kan passe i dagens Danmark.

Dette er enden på referatet. Jeg har i skrivende stund endnu ikke fået yderligere tilbagemelding.