



JUSTITSMINISTERIET

Folketinget  
Transportudvalget  
Christiansborg  
1240 København K  
DK Danmark

Dato: 1. juli 2020  
Kontor: Politikontoret  
Sagsbeh: Christopher Gjerding  
Sagsnr.: 2020-0032/41-0142  
Dok.: 1516173

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 518 (Alm. del), som Folketingets Transportudvalg har stillet til justitsministeren den 4. juni 2020. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

Nick Hækkerup

/

Jacob Guldborg Rasmussen

Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

T +45 7226 8400  
F +45 3393 3510

[www.justitsministeriet.dk](http://www.justitsministeriet.dk)  
[jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk)

### Spørgsmål nr. 518 (Alm. del) fra Folketingets Transportudvalg:

”Kan ministeren bekræfte, at Østjyllands politi undlader at skride ind overfor stærkt larmende motorcykler med den begrundelse, at lovgivningen på området er uklar? I bekræftende fald, vil ministeren i samarbejde med relevante ressortminister tage initiativ til at sikre klarere regler for støj fra motorcykler?”

#### Svar:

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Rigspolitiet, der har oplyst følgende:

”Rigspolitiet kan indledningsvis oplyse, at politiet både i forbindelse med almindelig patruljering og ved f.eks. særlige motorcykeltræf generelt har opmærksomheden rettet mod støj fra motorcykler, og at politiet kan foretage kontrol af køretøjets udstødning. Kontrollerne foretages således både som en del af politiets generelle færdselskontroller, og som en mere målrettet indsats vedrørende kontrol af motorcykler samt af føreren.

Hvis en patrulje har mistanke om, at et køretøj støjer for meget, søges årsagen hertil fremsøgt på stedet. På de fleste motorcykler og knallerter kan dette relativt enkelt konstateres, idet støjen ofte stammer fra konstruktive ændringer ved køretøjet. De konstruktive ændringer er ofte fjernelse af indhold fra motorcyklens udstødning eller på grund af udskiftning til en uoriginal udstødning. Såfremt patruljen ikke kan konstatere en konstruktiv ændring på et støjende køretøj, kan køretøjet indkaldes til syn. Der kan også indkaldes til syn i andre tilfælde, f.eks. hvis der er monteret en anden udstødning på motorcyklen, end den der er godkendt/synet med.

Endvidere råder politiets bilinspektører over transportabelt måleudstyr til støjmåling af motorcykler, således at politikredse kan rekvirere en bilinspektør til at foretage støjmåling af sådanne. Bilinspektørerne kan tilkaldes til bistand ved undersøgelse af køretøjer på baggrund af færdselslovens § 77. Herudover har enkelte politikredse anskaffet tilsvarende måleudstyr til eget brug.

Rigspolitiet finder i øvrigt anledning til at bemærke, at der er en række udfordringer forbundet med sådanne støjmålinger. Målingen skal blandt andet foretages ved et givent omdrejningstal, der sammen med det tilladte støjniveau målt i dB er angivet i køretøjets typegodkendelse, ligesom der er krav til forholdene på kontrolstedet. Der skal ved en måling eksempelvis tages hensyn til vind- og vejrforhold, omkringliggende bebyggelse med videre.

Hvis støjen ikke skyldes konstruktive ændringer ved køretøjet, men derimod at køretøjet betjenes på en sådan måde, at det afgiver unødigt støj, f.eks. unødvendig hjulspin og acceleration af køretøjet, eller unødvendig anvendelse af køretøjets horn, kan der udstedes en skærpet bøde for unødigt støj.

For så vidt angår spørgsmålet om Østjyllands politis undladelse af at skride ind overfor stærkt larmende motorcykler har Rigspolitiet indhentet en udtalelse fra politikredsen.

Politikredsen har oplyst, at kredsens som udgangspunkt alene forfølger sager, hvor det er åbenlyst, at larmen kan skyldes foretagne ændringer af udstødningens konstruktion.

Østjyllands Politi har endvidere bemærket, at politikredsen ikke råder over godkendt udstyr, der kan måle støjniveauet fra motorcykler.

Rigspolitiet kan hertil oplyse, at Østjyllands Politi i lighed med alle andre politikredse kan rekvirere bilinspektører hertil.

Østjyllands Politi har endelig oplyst, at kredsens ikke umiddelbart finder lovgivningen på området uklar. Rigspolitiet er enig i politikredsens vurdering heri.

Rigspolitiet kan supplerende tilføje, at udfordringen for politiet primært er, at der gælder forskellige grænseværdier for, hvor meget en motorcykel må larme afhængig af motorcyklers alder og typegodkendelse.”

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet desuden indhentet en udtalelse fra Transport- og Boligministeriet, der har oplyst følgende:

”Ulovlig støj fra motorcykler er et tilbagevendende problem, særligt i sommerhalvåret. Ulovlig støj fra motorcykler stammer typisk fra motorcykler, der er konstruktivt ændrede, så de ved at larme tiltrækker sig opmærksomhed.

#### Støjreglerne

Efter færdselslovens § 38 om unødigt støj mv. skal et motordrevet køretøj betjenes således, at det ikke afgiver unødigt støj eller unødigt udvikler røg eller gasarter, og unødigt forstyrrende kørsel må ikke finde sted ved bebyggelse. Overtrædelse af dette kan straffes med bøde.

Efter færdselslovens § 67 vedrørende indretning og udstyr er ejeren af et køretøj ansvarlig for, at køretøjet er i lovlig stand. Overtrædelse af dette kan straffes med bøde.

De nærmere anvisninger af, hvilke specifikke krav der gælder for et køretøj med hensyn til teknisk indretning og udstyr og vedligeholdelsesstand, er fastsat i forskellige regler afhængig af køretøjets art og alder.

Støjgrænserne for det enkelte køretøj varierer således alt efter de gældende regler på tidspunktet for første registrering eller ibrugtagning. For motorcykler registreret (første gang) før den 1. juli 1969 er der ikke nogen konkret støjgrænse. Her findes alene de overordnede regler om, at et køretøj ikke må afgive unødigt støj, og dette kan tolkes som, at disse motorcykler i praksis ikke må støje mærkbart (3 dB(A)) mere, end da de var nye.

For motorcykler registreret den 1. oktober 1982 eller senere er kravene fastsat til en kørselsmåling. Sådan en kørselsmåling kan alene udføres af en godkendt prøvningsinstans, og derfor bliver der i forbindelse med udstedelse af typegodkendelser målt et standstøjstal (støjen, som afgives ved højt omdrejningstal, når motorcyklen står stille), som kan bruges som referencetal af politiet/synsvirksomheden, når de foretager en standstøjsmåling.

Der er imidlertid ikke krav om typegodkendelse af motorcykler for, at de kan registreres i Danmark (nye eller brugte), og for ikke-typegodkendte motorcykler foreligger standstøjstallet (referencetallet) derfor ofte ikke.

Det maksimale støjniveau afgivet ved en kørselsmåling er 75-80 decibel (dB(A)) for en motorcykel, der er registreret den 1. april 2004 eller senere, og afhængig af motorcyklens slagvolumen.

Af de gældende regler fremgår, at for ibrugværende biler, motorcykler og knallerter må støjniveauet ved en standstøjsmåling ikke overstige det ved første registrering målte standstøjstal med mere end 3 dB(A). Bestemmelserne er således en smule lempeligere end de grænseværdier, som reglerne fastsætter for nye køretøjer, men man er nødt til at tillade en lille forværring på grund af slid og ælde.

#### Sanktionsmuligheder

Sanktionsmulighederne for overtrædelse af reglerne om støj er bøde og indkaldelse til kontrolsyn.

Politiet har mulighed for at standse et køretøj og lade det undersøge for fejl og mangler jf. færdselslovens § 77.

Den 2. maj 2019 vedtog Folketinget et lovforslag til ændring af færdselsloven, der hævede bødeniveauet for ulovlig støj fra motordrevne køretøjer. Lovændringen forhøjede bødeniveauet for køretøjer, der på grund af manglende vedligeholdelse eller kon-

strukture ændringer af køretøjet, eller på grund af ulovlig betjening af køretøjet, støjer mere end de gældende støjgrænser.

Det var hensigten med lovændringen, at bødeforhøjelsen skulle have en præventiv virkning på den ulovlige støj fra motorcykler.”