



24. november 2021

2021-974

## Høringsnotat

### **Notat om de indkomne høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer (Vejsidesyn af motorcykler m.v.)**

Transportministeriet hørte den 2. juli 2021 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringssvar i bilag 1, over udkast til forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer. Høringsfristen udløb den 18. august 2021.

Udkastet, som har været i høring, indeholdt i det væsentlige regler om indførelse af vejsidesyn af motorcykler samt regler om indførelse af en national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer.

Ministeriet har bl.a. på baggrund af flere høringssvar besluttet at give yderligere tid til arbejdet med reglerne om national godkendelse af individuelle køretøjer. Reglerne herom er derfor blevet taget ud af lovforslaget.

Lovforslaget blev på den baggrund i perioden fra den 27. september 2021 til den 1. oktober 2021 sendt i supplerende høring, herunder også som følge af, at der er indsat en ny bemyndigelsesregel om godkendelse, prøvning og dokumentation af komponenter, systemer og separate tekniske enheder, som ikke er EU-typegodkendte, samt ændring af gebyrbestemmelsen i synsloven således, at gebyrtaksten fremadrettet vil blive reguleret ved bekendtgørelse.

1. Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget: Autoconsult, Bilbranchen, Bilsynsbranchen, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Metal, Danske MotorCyklister (DMC), De Danske Bilimportører, DSRA - Danish Street Rod Association, DTL - Danske Vognmænd, Forenede Danske Amerikanerbilklubber (FDA), Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport, ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, Landbrug & Fødevarer (på vegne af Landbrug & Fødevarer, SEGES, Danske Maskinstationer og Entreprenører (DM&E), Dansk



Maskinhandlerforening, Dansk Agroindustri, Danske Sukkerroedyrkere og Danske Kartoffler), MCTC Landsforeningen for motorcyklister, Motorcykel Forhandler Foreningen, Motorcykel Importør Foreningen (MIF), Motorhistorisk Samråd, SKAD - Køretøjsbygger- og Autoskadebranchen i Danmark og SMVdanmark.

2. Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til lovforslaget: ATAX, FDM (Forenede Danske Motorejere), og TUR.

3. Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet høringssvar til lovforslaget: 3F Fælles Fagligt Forbund, AMU Transport Danmark, ATL - Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, AUTIG - Automobilbranchens Handels- & Industriforening i Danmark, AutoBranchen Danmark, AutoCamperRådet (ACR), Brancheforeningen for Forretningslimousiner, Camping Outdoor Danmark, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C.A.T.), Cyklistforbundet, DANAK - Den Danske Akkrediteringsfond, Danish.Care, Danmarks Frie AutoCampere, Danmarks Motor Union (DMU), Dansk Automobil Sports Union (DASU), Dansk Bilforhandler Union (DBFU), Dansk Camping Union (DCU), Dansk Elbil Alliance, Dansk Erhverv, Dansk Handicap Forbund, Dansk Kranforening (DKF), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Mobilitet, Dansk Moto Cross Union (DMCU), Dansk PersonTransport (DPT), Dansk Sidevogns Klub (DSK), Danske Cykelhandlere, Danske Kørelæreres Landsforbund (DKL), Danske Regioner, Danske Speditører, Danske Synsvirksomheder, Det Centrale Handicapråd, DFIM Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring, DH - Danske Handicaporganisationer, DI - Dansk Industri, DI Transport, DTL's arbejdsgiverforening, Dækbranchen Danmark, Elbilforeningen FDEL, FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd, Forbrugerrådet Tænk, Foreningen af Danske Vognfabrikker, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Forsikring & Pension, Havarikommissionen for vejtrafikulykker, KL - Kommunernes Landsforening, Kran Blok Erfa, Maskinleverandørerne, NOAH-Trafik, PolioForeningen, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, SLD - Specialforeningen for Logistik og Distribution, Teknologisk Institut, Trafikselskaberne i Danmark, Transport på DTU og Veteranknallertklubben AKTIV.

4. Transportministeriet har herudover modtaget høringssvar fra følgende høringsparter, som ikke er angivet på lovforslagets høringsliste: Poul Lervard og Solaris.

Disse høringssvar behandles særskilt i afsnit 6 i dette notat.



## **Bemærkninger til lovforslaget**

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne hørings-svar til det fremsatte lovforslag samt Transportministeriets be-mærkninger hertil.

Bemærkninger til den foreslåede nationale anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, som er taget ud af lovforslaget, indgår ikke i notatet, men vil indgå i ministeriets videre arbejde med en national ordning for godkendelse af køretøjer.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og be-mærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samt-lige indsendte synspunkter henvide til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.

### 1. Syn af motorcykler ved vejsiden

Transportministeriet skal indledningsvis oplyse, at Dansk Bilbran-cheråd, DMC, MCTC, Motorcykel Forhandler Foreningen og Mo-torcykel Importør Foreningen har udtrykt opbakning til forslaget om syn af motorcykler ved vejsiden som et alternativ til krav om periodesyn. MCTC og Motorcykel Importør Foreningen har herud-over ikke bemærkninger.

DMC, Motorhistorisk samråd og SKAD er kommet med bemærk-ninger af relevans for bekendtgørelsen, som skal udmønte ordnin-gen med syn af motorcykler ved vejsiden. SKAD bemærker, at der ved indførelse af en ordning om vejsidesyn af motorcykler skal ta-ges højde for konstruktive ændringer på motorcyklerne, da det ikke er givet, at de er noteret i DMR. Motorhistorisk Samråd bemærker, at der ved fastsættelsen af regler om vejsidesyn af motorcykler ta-ges hensyn til de historiske motorcykler. DMC opfordrer til, at der ved udarbejdelsen af bekendtgørelse om vejsidesyn fastsættes en øvre grænse for afstanden fra stedet for syn af motorcykler ved vej-siden og i den forbindelse anviser og ledsager køretøjer til et kontrol-sted.

*Transportministeriet skal til DMC, Motorhistorisk samråd og SKADs kommentarer bemærke, at der i det omfang, det er muligt, vil blive taget højde for de registrerede konstruktive ændringer på motorcyklen, men det er til enhver tid ejerens ansvar, at motor-cyklen lever op til gældende regler. De nærmere regler om syn*



*ved vejsiden af motorcykler og kravene hertil, herunder indretning og afmærkning af motorcykler og kontrolsteder, samt adgang til at anvise og ledsage motorcykler til et kontrolsted, vil blive fastsat ved bekendtgørelse. DMCs og Motorhistorisk Samråds opfordring vil blive inddraget og vurderet i forbindelse med udarbejdelsen af bekendtgørelsen.*

Dansk Bilbrancheråd og Motorcykel Forhandler Foreningen bemærker, at der ved vejsidesyn af motorcykler skal sættes stor fokus på et højt fagligt niveau af Færdselsstyrelsens inspektører. Motorcykel Forhandler Foreningen bemærker desuden, at repræsentanter for Motorstyrelsen også bør være tilstede ved vejsidesynene, idet reglerne ikke altid er ensartede, hvad angår motorcyklens indretning og udstyr.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at der i tidligere nævnte bekendtgørelse ligeledes vil blive fastsat krav til de synsinspektører, der skal udføre syn af motorcykler ved vejsiden. Det er hensigten, at vejsidesynskontrollerne hovedsageligt skal foregå i samarbejde med politiet. Transportministeriet og Færdselsstyrelsen vil overveje om det i visse situationer kan være hensigtsmæssigt, at Motorstyrelsen ligeledes skal deltage i kontrollerne.*

SKAD bemærker, at der bør være krav om, at ejeren af køretøjet til enhver tid har mulighed for at få adgang til de digitalt gemte oplysninger i myndighedernes IT-systemer, og at erhverv og private skal have indsigt i, hvilke tekniske forhold der gælder for et bestemt køretøj, samt hvilket grundlag der kan være årsag for påtale ved vejsidesyn. SKAD bemærker desuden, at synsvirksomhederne ikke har de fornødne kompetencer, der kræves til syn af motorcykler, der ikke fremstår som originale, da der ikke er krav om periodisk syn af motorcykler i Danmark.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ejeren af et køretøj til enhver tid har indsigt i de oplysninger, som Færdselsstyrelsen måtte ligge inde med om ejerens køretøj efter persondatareglerne. Ministeriet kan i øvrigt bemærke, at det er taget til efterretning, at der fra branchen er udtrykt et ønske om at få udarbejdet en oversigt over de godkendelseskrav og tekniske krav, der gælder for de enkelte køretøjstyper. Ministeriet vil derfor tage skridt til, at Færdselsstyrelsen udarbejder en brugervenlig oversigt over alle køretøjstyper samt de godkendelsesregler og tekniske regler, der er gældende for de enkelte køretøjstyper. Føreren af en motorcykel, der bliver synet ved vejsiden, vil derudover blive oplyst om grundlaget for vejsidesynet samt for evt. anmærknin-*



ger ved at få udstedt en rapport ved afslutningen af synet. Transportministeriet anerkender, at det i visse tilfælde kan være svært at se, om en motorcykel er konstruktiv ændret, men det skal for en ordens skyld bemærkes, at synsvirksomhederne allerede efter gældende regler – men uden for rammerne af periodisk syn – gennemgår mere end 20.000 motorcykler årligt. Det gælder f.eks. ved ejerskifte og syn af udlejningsmotorcykler. Synsvirksomhederne har således erfaring med gennemgang af motorcykler. Det er dog til enhver tid ejerens eget ansvar, at motorcyklen lever op til gældende regler.

## 2. Kontrol af støj fra motorcykler

SKAD bemærker, at det skal sikres, at politiet ved vejsidesynene efterlever de af Færdselsstyrelsen udstukne målemetodekrav, samt de af køretøjsproducentens angivne værdier (både omdrejning og dB). SKAD bemærker desuden, at konstruktive ændringer først er begyndt at blive beskrevet i Motorstyrelsens Køretøjsregister (DMR) fra 2017, og at dette kan give problemer for ejeren med at bevise motorcyklens lovlighed.

*Transportministeriet skal til SKAD's kommentar om målemetode bemærke, at det bliver Færdselsstyrelsen og ikke politiet, der skal udføre de i loven omhandlede vejsidesyn, og at Færdselsstyrelsen vil benytte de målemetoder og tolerancer, som er beskrevet i gældende ret.*

*Til SKAD's kommentar om registrering af konstruktive ændringer skal Transportministeriet 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.*

DMC bemærker, at den anvendte målemetode ved kontrol af støjniveauet ved vejsiden bør være en forenklet udgave, som inden for en vis margin ikke giver anledning til et mere detaljeret syn, medmindre det er åbenlyst, at lyddæmper er modificeret til at udlede mere støj end tilladt.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at Færdselsstyrelsen ikke påtænker at lave en forenklet udgave af standmålemetoden. Det skal grundlæggende være den korrekte metode for standmåling, der er gældende for den aktuelle motorcykel. Hvis der er tvivl om baggrundsstøj m.v., vil der naturligvis blive indlagt en større tolerance end de sædvanlige 3 dB(A).*



Motorhistorisk samråd bemærker, at der ikke stilles krav om, at såvel luftindtag som udstødning skal være originale på historiske motorcykler.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at der ikke, uanset om køretøjer er historiske eller ej, stilles krav om, at luftindtag og udstødning er originale. Dog stilles der krav om, at der ved udskiftning benyttes e-godkendt reservedelsudstødning (hvis motorcyklen er e-godkendt), og der stilles for alle motorcykler krav om, at det for motorcyklen tilladte støjniveau ikke er overskredet (med en tolerance på 3 dB(A), jf. de gældende regler).*

### 3. Offentliggørelse af synsdata

SKAD bemærker, at der også bør være adgang til teknisk dokumentation, der ligger til grund for godkendelse af et køretøj, herunder også de skete ændringer i forbindelse med konstruktive ændringer.

Motorcykel Forhandler Foreningen bemærker, at offentliggørelsen af synsdata også bør kunne deles med andre platforme end kun på Færdselsstyrelsens hjemmeside.

*Transportministeriet forstår, at der henvises til det køretøjstekniske register i høringssvarene. Det skal hertil samlet bemærkes, at det køretøjstekniske register ikke er relevant i denne sammenhæng. Med lovforslaget indsættes en ny bestemmelse, der giver mulighed for at fastsætte udtrykkelige regler om offentliggørelse af synsdata, herunder indholdet af synsrapporter, på Færdselsstyrelsens hjemmeside. Formålet med ordningen er, at potentielle bilkøbere af brugte køretøjer skal kunne tilgå oplysninger om det køretøj, de overvejer at købe for at få oplysninger om køretøjets stand. Offentliggørelsen er hidtil foretaget på baggrund af direkte hjemmel i tidligere persondataloven; senere de nye GDPR-regler, idet der ikke er tale om følsomme personoplysninger, men om almindelige personoplysninger. Det findes dog hensigtsmæssigt, at Færdselsstyrelsens adgang til at offentliggøre synsdata også følger direkte af synsbekendtgørelsen, hvor de øvrige regler på synsområdet for køretøjsjerne fremgår. Det er ikke hensigten, at godkendelsesgrundlaget for køretøjer skal offentliggøres, eller at synsdata skal deles med andre platforme.*

### 4. Nye regler for komponenter, systemer og separate tekniske enheder



SKAD bemærker, at lovforslaget også bør indeholde karrosseridele (eftermarkedsdele), der har stor betydning for sikkerheden for passagerer og gående trafikanter.

Motorhistorisk Samråd bemærker, at der bør beskrives de relevante undtagelser, der vil være for de historiske køretøjer ældre end 30 år, og at reglerne ikke får virkning med tilbagevirkende kraft.

*Transportministeriet kan til SKAD's bemærkning om, at forslaget også bør indeholde karrosseridele, oplyse, at komponenter, systemer og tekniske enheder, også omfatter karrosseridele som dermed kan reguleres nationalt i det omfang, det skønnes nødvendigt. Karrosseridelene er dog som udgangspunkt omfattet af lov om markedsovervågning, og det skønnes derfor ikke, at det på nuværende tidspunkt er nødvendigt at fastsætte yderligere nationale regler herom. Som det også fremgår af lovforslagets bemærkninger, er det i første række vurderingen, at den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse anvendes til at fastsætte en national godkendelsesmulighed for partikelfiltre.*

*Transportministeriet kan til Motorhistorisk Samråds kommentar om, godkendte dele bemærke, at bestemmelsen alene giver bemyndigelse til, at ministeren kan fastsætte regler om godkendelse af komponenter, systemer og separate tekniske enheder. Det er derfor ikke hensigten med bestemmelsen, at den skal anvendes til at fastsætte krav om, at det alene er godkendte udstyrsdele og komponenter, der må monteres på køretøjer. I det omfang der er regler herom, fremgår det af anden lovgivning. Veterankøretøjer er endnu ikke omfattet af EU-typegodkendelsesreglerne, og det vil derfor ikke blive krævet, at der skal monteres EU-typegodkendte komponenter med bagudvirkende kraft.*

##### 5. Oversættelsesfejl i forordning 2018/858

De Danske Bilimportører anmoder Transportministeriet om at uddybe, hvordan ministeriet er blevet opmærksom på, at der skulle være sket en oversættelsesfejl i den danske udgave af forordning 2018/858, da de ikke er enige i ministeriets fortolkning heraf.

Motorhistorisk Samråd bemærker, at forslaget om at ændre "omsætning" til "markedsføring" vil få vidtrækkende konsekvenser for konceptkøretøjer, der ikke vil være typegodkendte, da de alene bruges i markedsføringsøjemed.





*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet har genbesøgt definitionerne i de tre rammeordninger. De tre rammeordninger anvender forskellige ord, idet forordning (EU) nr. 2018/858 anvender ordet "omsætning" i artikel 6, stk. 4, mens forordning (EU) nr. 167/2013 og forordning (EU) nr. 168/2013 anvender ordet "markedsføring" i henholdsvis artikel 6, stk. 2, og artikel 5, stk. 2. Transportministeriet har valgt at tage ændringen ud af lovforslaget igen og rette henvendelse til Kommissionen, således at der bliver taget stilling til spørgsmålet om evt. oversættelsesfejl ved rette instans. På den baggrund vil der blive taget stilling til spørgsmålet på et senere tidspunkt*

#### 6. Øvrige høringssvar

Solaris har indgivet bemærkninger til reglerne om den foreslåede anmeldelsesordning for individuelle køretøjer.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at nationale godkendelsesordninger er taget ud af lovforslaget, hvorfor Solaris' bemærkninger ikke indgår i dette notat. Bemærkningerne er taget til efterretning og vil indgå i det videre arbejde med en national godkendelsesordning.*

Poul Lervad har sendt alternative forslag til ordningen om vejside-syn af motorcykler.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet har gennemgået løsningsmodellerne og fortsat vurderer, at syn ved vejsiden af motorcykler er den mest hensigtsmæssige løsningsmodel for at opdage de motorcykler, der har tekniske fejl samt særligt opdage de motorcykler, som støjer ulovligt.*