

Ny lov om vejsidesyn i Danmark

Af: Thomas Makropoulos

På en lun sommerdag er I er en flok motorcykler på vej til træf. I kører i den traditionelle zigzag-formation i samme vognbane, og I overholder færdselsloven. Alligevel bliver I længere fremme vinket ind til siden. Her bliver I mødt af en synsinspektør der beordrer jer til at følge ham, til det der hedder "et særligt udpeget kontrolsted", hvor jeres motorcykler skal vejsidesynes.

Efter folketinget den 21/12-2021 vedtog ændringer til "Bekendtgørelse af lov om godkendelse af syn af køretøjer", er flertallet af læserne, via dagspressen, formentlig klar over, at vejsidesyn af motorcykler er "det nye hotte" fra 2022.

Spøjt udkast til bekendtgørelse.

Da vi ultimo november 2021, som høringspartner, modtog udkastet til lovændringerne, så vi formentlig sjove ud, idet gennemlæsningen fik os til, på skift, at trække på smilebåndet og ryste på hovedet.

I starten af udkastet var følgende beskrivelse af, hvem der var omfattet:

Denne bekendtgørelse finder anvendelse på motorcykler på 2 hjul, med eller uden sidevogn, og motorkøretøjer på 3 hjul, hvis egenvægt overstiger 400 kg.

Det var første gang vi trak på smilebåndet, idet førere af den trehjulede motorcykel Yamaha Niken, med en egenvægt på 269 kg, stod til at blive undtaget fra vejsidesyn. Vi forestillede os derfor heftige diskussioner mellem Niken ejere og synsinspektører. Denne formulering udgik imidlertid i den endelige lovbekendtgørelse, så Niken ejere slipper alligevel ikke for vejsidesyn.

En anden spøjs detalje var, at synsinspektørerne stod til at skulle både standse trafikken, kontrollere kørekort og foretage syn. Kørekortkontrollen udgik også af den endelige bekendtgørelse.

Noget der ikke udgik undervejs til den vedtagne bekendtgørelse, var en passus om at Færdselsstyrelsen udgiver en beskrivelse af den type LED-lys de vil anvende på håndholdte stopskilte, samt bag på køretøjer, til at signalere til motorcyklister at de skal følge efter, til et kontrolsted. At synsinspektørerne ikke har beføjelser til at eftersætte rebelske bikere der drejer håndtaget og viser langfingeren, viser noget om hvor gennemtænkt konceptet er.

Det er muligt at enkelte synsinspektører har haft ønske om flere beføjelser, så vi ønsker dem god fornøjelse med at stoppe rockere og stærkt udfarende motorcyklister på anabolske steroider og kokain. Der er heldigvis langt mellem sidstnævnte, men hvis loven skal være lige for alle, vil sådanne personer skulle behandles som alle andre, herunder meddeles konsekvenserne af defekt bremse eller larmende potte. Læg hertil krav om afprøvning af motorcyklen, samt ved alvorlige fejl, udstedelse af kørselsforbud.

Hidtidige praksis

For mange år siden holdt politiet de såkaldte paragraf 77 eftersyn, hvor trafikanterne blev stoppet for at blive kontrolleret. Ikke kun føreren blev kontrolleret, men også køretøjets lys, bremses mv. Siden indførtes periodiske syn af biler og lastbiler, hvorved behovet for paragraf 77 eftersyn stort set forsvandt. Dengang blev motorcykler undtaget de periodiske syn, hvilket der lige siden har været en smule kritik af. Ikke alvorlig kritik, for det har vist sig, at [under 0,4% af motorcyklerne har farlige fejl](#).

Kritikken kom primært fra synsvirksomheder i flere EU-lande, der mente at de kunne forbedre sikkerheden, hvis også motorcykler blev omfattet af periodiske syn. I Danmark har synsvirksomheden APplus flere gange fremført deres ønske i pressen.

DMC lavede i 2011 underskriftindsamling mod periodiske syn af motorcykler. Som vi beskrev dengang, blev de danske og udenlandske underskrifter afleveret til den daværende EU-Kommissær for transport, Siim Kallas.

Tilhængerne af periodiske syn blev imidlertid ved at gentage deres ønske. Gentagelserne fik karakter af et udødeligt ekko, der svingede sig hele vejen til EU, hvor beslutningstagerne i 2021 lod sig glide med på bølgerne, og gav medlemslandene valget mellem at indføre periodiske syn, eller tilfældige vejsidesyn. I Danmark valgte transportministeren det sidste.

Vi skal understrege, at den gamle mulighed politiet har haft i årevis, der giver dem beføjelser til – i visse tilfælde - at indkalde et køretøj til syn, stadig er gældende. Politiet kan derfor stadig indkalde køretøjer til et traditionelt syn, foretaget i en synshal, hvis køretøjet vurderes at være i ulovlig stand.

Førerens forpligtelser

Som motorcykelførere er vores deltagelse i vejsidesyn ikke frivillig, idet lov nr. 2621 af 28/12/2021, §13 stk. 3 foreskriver:

Med bøde straffes en fører af et erhvervskøretøj eller en motorcykel, der ikke efterkommer Færdselsstyrelsens anvisninger ved vejsidesyn

Det fremgår videre af bekendtgørelse nr. 2671 af 28/12/2021:

§ 8. Førere af motorcykler, omfattet af § 1, skal ved syn ved vejsiden samarbejde med synsinspektøren, herunder give adgang til motorcyklen, dets dele og al relevant dokumentation med henblik på at foretage synet.

Føreren skal således altid køre rundt med dokumentation for, at uoriginale dele, såsom eftermonterede bremsekabler, er af godkendt type.

Kører man pligttopfyldende rundt med det originale certifikat, er der risiko for at det kan blive væk, eller blive mere og mere slidt og nusset med tiden, hvorved det en dag ikke længere vil være læseligt. Derfor kritiserede vi også dette i vores høringssvar. Desværre blev vores kritik ikke imødekommet, så det er nu op til den enkelte motorcyklist at vurdere, om man vil køre rundt med det originale papircertifikat, eller om man tør nøjes med at køre rundt med en fotokopi, eller en indscannet kopi på sin smartphone. Det sidste vil formentlig være acceptabelt, eftersom visse fabrikanter lægger godkendelsesattester online til fri download. Men faktum er, at motorcyklisten ikke kan vide sig sikker.

Man kan formentlig komme langt med en imødekommende attitude, men vurderer synsinspektøren at man ikke har dokumentation med, kan køretøjet ikke godkendes, hvorved køretøjet kan indkaldes til et omsyn, hvor man skal medbringe det originale certifikat. Inspektøren er ikke bemyndiget til også at udstede en bøde for overtrædelse af nævnte §8, men det er politiet, så hvis politiet også er til stede, kan det blive ekstra dyrt.

Ingen regler er ændret for omsyn, så man skal stadig betale for oplevelsen, og man kan ikke takke nej.

Udenlandske motorcyklister er ifølge bekendtgørelsen ikke undtaget. De skal - som hidtil - have sat sig ind i al dansk lovgivning, før de passerer grænsen. Men der vil næppe være den store velkomsthøje, hvis de får en bøde for ikke at have medbragt godkendelsespapirer.

De indadvendte slipper

Det nævnes i bekendtgørelsen, at vejsidesyn skal foregå hvor der kan opnås en vis samlebåndseffekt, dvs. ved træf og lignende.

Er man en indadvendt motorcyklist, der foretrækker at køre alene, og holder sig fra træf og andre sociale arrangementer, er sandsynligheden for at blive stoppet til vejsidesyn derfor lille. Det modsatte gør sig gældende for de udadvendte, der deltager i flere årlige arrangementer, og derfor risikerer at skulle bruge tid på flere årlige vejsidesyn.

Skatteborgerne betaler for servicen

Vejsidesyn skal ses som en kontrol myndighederne foretager af borgerne, og er dermed gratis for den enkelte motorcyklist - eller rettere, betalt over skatten.

For de usynlige penge der bruges på vejsidesynet, får man gennemgået køretøjet på nogenlunde samme måde, som havde man kørt en bil til syn. Det kan næppe komme som en overraskelse, at lys og bremses kontrolleres, men vær opmærksom på at der også måles CO, hvis køretøjet fra fabrikken er forsynet med katalysator.

Støj problematik

Det er ikke kun synsvirksomheder der har ønsket flere syn af motorcykler. Også den årligt tilbagevendende debat om støj fra motorcykler, har været en drivende kraft. Som motorcyklister kan vi derfor, i høj grad, takke os selv og hinanden, for den nye "vejsideservice".

I den vedtagne bekendtgørelse beskrives desværre ikke hvordan støjmålinger i vejsiden skal foretages. Det var yderligere et emne vi udtalte kritik af i vores høringsvar, idet der i det mindste burde være en henvisning.

Vi gjorde opmærksom på, at der findes en officiel standard for støjmåling, UNECE regulation 41, som bør bruges af myndighederne i Danmark.

Vi foreslog også Færdselsstyrelsen at kontakte myndighederne i Tyskland og Østrig, hvor man har årelang erfaring i at foretage støjmålinger af motorcykler i det fri. Dette for at vejsidesyn i Danmark, fra første dag, skulle kunne følge teknisk og juridisk gennemprøvede procedurer, hvorved evt. afvigende enkeltmålinger, støj fra forbigående fly og køretøjer, køretøjers øgede støj pga. almindelig forekommende slitage og lignende, ikke skulle ende med at krænke motorcyklistens retssikkerhed.

Alle beskrivelser af støjmålinger i det fri er dog udgået i den vedtagne bekendtgørelse, så vi afventer i skrivende stund en nærmere vejledning herom. Indtil den kommer, kan vi kun gisne om hvordan støjmålinger, ved de vejsidesyn vi snart vil se, kommer til at forløbe. I lyset af hvor lidt vores kritik i høringsvaret blev imødekommet, har vi svært ved ikke at være lidt bekymrede for retssikkerheden.

Kan vejsidesyn give os problemer?

Av Hans Henrik

Vi har i de seneste numre, og også i dette blad, haft flere artikler om støj fra motorcykler, særlig i forbindelse med de nye vejsidesyn, som vi nu skal til at vænne os til.

En diskussion, som man kan frygte vil opstå, er om en eventuel støjmåling, som kan føre til en betragtelig bøde, er korrekt udført.

DMC har derfor forhørt sig hos FEMA om hvilke internationale regler der findes for støjmåling. Herfra var svaret ganske klart: UNECE regulativ No. 41 ligger til grund for støjmålinger i EU, lige meget om det er en stationær måling (hvor MC'en holder stille), eller en forbikørselsmåling.

Begge kan være ganske vanskelige at udføre korrekt, da det kræver en del plads, og der skal være en vis afstand til anden kørende trafik og faste genstande.

Herunder er beskrevet hvordan de to målinger skal udføres, samt hvilke normer der er gældende for motorcykler:

Standard i typegodkendelsesforordningen EU/168/2013:

L3e dB(A)

Tohjulet motorcykel Motorkapacitet $\leq 80 \text{ cm}^3 = 75 \text{ dB(A)}$

Tohjulet motorcykel $80 \text{ cm}^3 < \text{Motorkapacitet} \leq 175 \text{ cm}^3 = 77 \text{ dB(A)}$

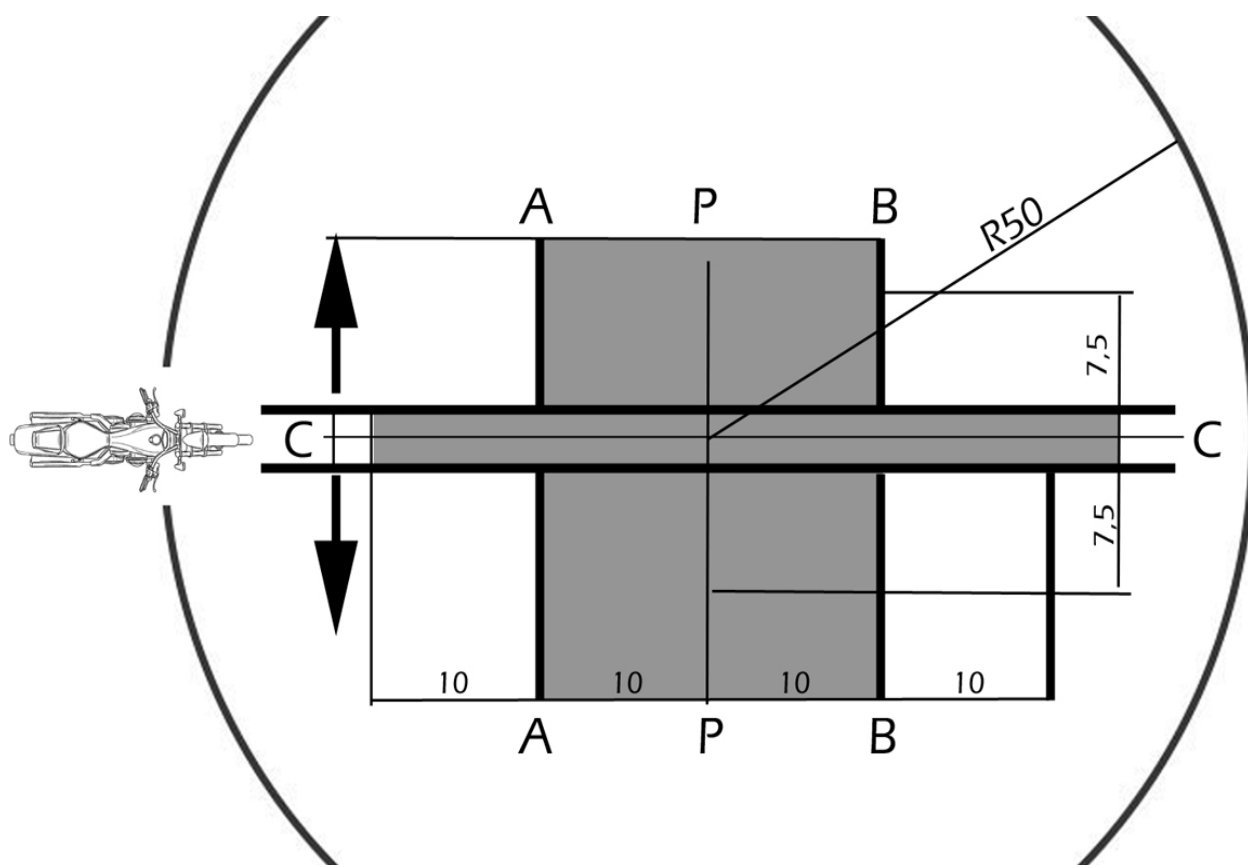
Tohjulet motorcykel Motorkapacitet $> 175 \text{ cm}^3 = 80 \text{ dB(A)}$

Lyden måles ved forbikørsel som beskrevet i UNECE regulativ nr. 41. Motorcyklerne er også testet på en statisk måde. Dette testresultat er nævnt på motorcyklens VIN-plade og i køretøjsregistreringen og er normalt højere end forbikørsel testresultaterne på grund af den kortere afstand mellem mikrofonerne og køretøjet. Formålet med dette nummer er blot at give politimyndighederne mulighed for at kontrollere, om udstødningssystemet stadig overholder de originale mål.

The Wide Open Throttle test (WOT test).

Køretøjet kommer fra venstre og følger linjen C-C. I princippet med en konstant hastighed på 50 km/t, men man kan køre med en lavere hastighed her og accelerere tidligere, forudsat at hastigheden på strækningen A-A er præcis 50 km/t. Når den forreste del af køretøjet passerer

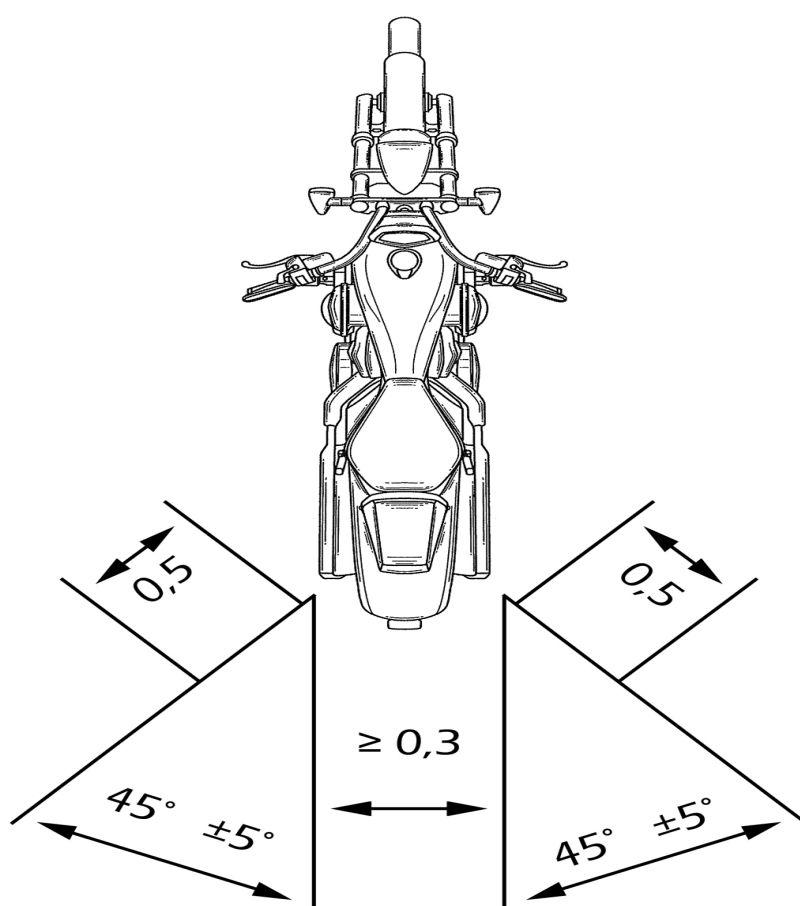
linjen A-A, gives fuld gas så hurtigt som muligt og holdes i denne position, indtil den bagerste del af køretøjet passerer B-B. I dette øjeblik skal gashåndtaget flyttes til tomgangsposition så hurtigt som muligt. Mikrofonerne til lydmålingen er indstillet på linje P-P 7,5 meter fra linje C-C. Testområdetets fulde længde er 40 meter. Inden for en radius af 50 meter målt fra centrum af accelerationsområdet må der ikke vises strukturer eller andre forhindringer, som kan reflektere eller påvirke lyden (vist med linje R50). Der er mange andre meget detaljerede krav til testmiljøet og selve lydtesten. Disse er beskrevet detaljeret i UNECE-regulativ 41.



The stationary sound test

Mikrofonen er placeret skråt bagved udstødningen i en afstand på 50 centimeter i en 45-graders vinkel på køretøjets længdeakse. For et køretøj med udstødning på begge sider af

køretøjet anvendes to mikrofoner, der er placeret på begge sider af køretøjet. Højden, hvor mikrofonerne er placeret, er lig med det højeste punkt på lyddæmperens udløb, men ikke mindre end 20 centimeter fra jorden. Målingen foretages i frigear og ved et motoromdrejningstal, som er halvdelen af det maksimale. Hvis det maksimale motoromdrejningstal er mindre end, eller lig med 5.000 omdrejninger i minuttet, så måles der ved et omdrejningstal, der er 75 % af det højest opnåelige omdrejningstal. Den frie plads omkring det testede køretøj er mindst tre meter på alle sider.



Vi håber at dette kan være med til at sikre at DMC's medlemmer er lidt bedre rustet, hvis man skulle komme ud for et vejsidesyn.

Hans Henrik

