


Nr.: 2040	<b>Meddelelse om køretøjers indretning og udstyr mv.</b>	 <b>Færdselsstyrelsen</b>
Dato: 20.12.2023		

## Opdatering af Vejledning om syn af køretøjer

Denne Meddelelse er rettet mod synsvirkomhederne og opdaterer de ændringer, som er sket vedrørende Vejledning om syn af køretøjer Januar 2021 og indtil dags dato.

Meddelelsen indeholder nye emner eller rettelser i forhold til den tidligere samlemeddelelse nr. 2039. Nye eller ændrede tekster er markeret med gult.

Meddelelsen indeholder desuden et enkelt punkt (pkt. S) vedrørende præcisering i Synsguiden.

Meddelelse nr. 2031 (om frontstøtteben), nr. 2037 (om farligt gods) og nr. 2038 (om eftermontering af partikelfilter) er fortsat selvstændigt gældende og ikke medtaget i nærværende Meddelelse.

Nærværende Meddelelse indeholder følgende:

- 1a. Supplement om mandskabsbil
- 1.b. Ændring af campingbil m.v. fra personbil M2 til personbil M1
- 1c. Varebiler, som er EU-typegodkendte med lille varerum
- 3a. Bredde og længde, traktorpåhængsvogn og tilkoblingsanordning
- 4a. Udskiftning til anderledes rat på lastbil og bus
- 5a. Beslag til sprængwire på tilkoblingsanordninger med aftagelig kugle
- 5b. Tilstedeværelse af referencebremsekræfter kontrolleres ikke
- 6a. Montering af LED-lyskilder uden E-godkendelse
- 6b. Gule positionslygter på motorcykler
- 6c. Stoplygter – placeringskrav herunder for ikke-påbudte
- 6d. Baksignal på ambulancer
- 7a. Syn af motorcykler, der er indkaldt til syn i henhold til § 2 (efter et vejsidesyn)
- 9a. Montering af film på bussers nødudgangsvinduer
- 9b. Afskærmning bagtil mod underkøring (bagkofanger)
- 10a. Ændring af sæderamme/-konsol på lastbil/bus
- 12a. Nyt krav om ekstra spejl på person- og varebil til øvelseskørsel
- 12b. Tilføjelse vedrørende udrykningskørsel, gamle tilladelser
- 13a. Godkendelsescertifikat til dyretransport
- 14a. Tidligere synet og godkendt køretøj, som ikke er blevet registreret
- 14b. Benyttelse af ældre Dataerklæringer
- 14c. Oprettelse af EU-godkendt køretøj i DMR (midlertidig ordning)
- 14d. Lastbil til særlig anvendelse (vedrørende sammenkobling)
- 14e. Navngivning af køretøjer i DMR
- 14f. Angivelse af EU-køretøjskategori i DMR
- 14g. Indsættelse af farve i DMR
- 14h. Angivelse af første registrering på udenlandsk registreringsattest
- 14i. Nye felter i DMR (brændselscellebil m.v.)
- 14j. Håndtering af biler registreret med forbrug med flere decimaler
- 14k. Ændringer i CoC-dokument – forbrug og CO<sub>2</sub>-udslip
- 14l. Angivelse af WLTP CO<sub>2</sub>-udslip og WLTP-forbrug i DMR samt generelt om dokumentation
- 14m. Indsættelse af elektrisk rækkevidde i DMR
- 14n. Angivelse af partikelfilter i DMR for Euro 6/VI-biler

- 14o. Import af elbil fra Tyskland, angivelse af største effekt i DMR
- 14p. TMA (energiabsorberende enhed), registrering i DMR
- 14q. Indsættelse af CO<sub>2</sub>-udslip i DMR
- 14r. Konstruktive ændringer – mikrofilm hos Motorstyrelsen
- 14s. Genfremstilling udgår som mulighed i forbindelse med syn
- 14t. Identitetskontrol ved registreringssyn af person- og varebiler
- 14u. Periodiske syn af udenlandsk registrerede køretøjer
- 19a. Toldsyn
- 19b. Ny særtransportbekendtgørelse
- 19c. Godkendelse af udenlandsk/dansk kombination
- S. Syn af bil med aftagelig tilkoblingsanordning

Alle sideangivelser i denne Meddelelse retter sig mod Vejledning om syn af køretøjer Januar 2021.

## **AFSNIT 1**

### **1a. Supplement om mandskabsbil og varebil til Privat personkørsel**

På side 42 tilføjes den med grønt angivne tekst efter forklaringen om biler til transport af både personer og gods, som på de angivne betingelser kan anses for at være en varebil:

*En sådan varebil skal godkendes med anvendelsen Privat personkørsel. Hvis fremstilleren anmoder om i stedet at få en sådan varebil godkendt til Mandskabs-/materielkørsel, godkendes varebilen til dette efter, at der tillige er foretaget kontrol af, at varebilen opfylder arealkravene anført på side 600-601 under pkt. 14.02.3.1. Mandskabs-/materielkørsel ("mandskabsbil").*

### **1b. Ændring af campingbil m.v. fra personbil M2 til personbil M1**

#### **Historik**

Indtil 1. november 2019 var situationen sådan, at hvis der kom en ikke-EU-typegodkendt campingbil til registreringssyn, og campingbilen var beregnet til under 9 personer, men med tilladt totalvægt på over 3.500 kg, blev campingbilen angivet til et være en personbil M2 (i DMR kaldet Stor personbil). Det samme gjaldt for f.eks. nedbestoet "orkesterbus" og ambulance. Bilen skulle så opfylde de tekniske regler for en personbil M2.

Med direktiv 2007/46/EU blev der indført regler om campingbiler, ambulancer m.v. Disse er personbil M1, hvis de er beregnet til højst 9 personer – uanset tilladt totalvægt er over 3.500 kg. Oveni købet kan de godkendes på basis af en (del)godkendelse af en personbil M2, varebil N1 eller lastbil N2/N3, uanset den aktuelle bil ikke opfylder de tekniske regler, der gælder for personbil M1, men kun for basisbilen.

#### **Ændring af art**

Ejere af campingbiler m.v., der er registreret som en personbil M2, men som efter de nyere EU-regler er en personbil M1, kan i forbindelse med et registreringssyn få ændret kategoriseringen til personbil M1. Det bemærkes dog, at tilladt totalvægt for en sådan personbil M1 ikke må ned sættes til 3.500 kg eller mindre.

Proceduren for ændringen er ligesom ved ændring af en varebil N1 til en personbil M1 (bortset fra at der her ikke sker nogen fysisk ændring af bilen): Bilen afmeldes, og der anvendes et sæt prøvemærker eller prøveskilte, og bilen køres til registreringssyn hos en synsvirksomhed.

Ved synet oprettes bilen med den nye art og som udgangspunkt med uændrede tekniske data.

I DMR afkrydses for "Dispensation", og under "Dokumentationsreference" indsættes: "Bilen er oprindeligt registreret som en personbil M2. Bilens teknik (styretøj, bremses og motor, det vil sige hastighedsbegrænser, støj og luftforurening) skal fortsat opfylde de tekniske regler for personbil M2".

Ændringen har ifølge oplysning fra Motorstyrelsen ingen betydning for årlig afgift.

Ændringen betyder dog ikke, at bilen nu må føres med et kategori B-kørekort, idet totalvægten overstiger 3.500 kg.

Bilen kan umiddelbart efter ændringen få nye nummerplader.

Hvis der i særlige tilfælde skulle være en spærring i DMR, skal fremstilleren anmodes om at kontakte Motorstyrelsen med henblik på at få fjernet denne spærring, så ændringen i art kan gennemføres.

### **1c. Varebiler, som er EU-typegodkendte med lille varerum**

På side 45 er angivet, at man må godkende en varebil med for lille varerum, hvis der foreligger tilladelse fra Motorstyrelsen hertil. Dette udvides nu med følgende tekst:

*Hvis en bil (ny eller brugt importeret) er EU-typegodkendt som varebil, men har et mindre varerum end krævet ifølge de danske afgiftsregler, må bilen alligevel godkendes ved første registreringssyn som varebil (til Godstransport eller Privat personkørsel efter fremstillerens ønske). Det forudsættes dog, at der ved dette syn forevises et CoC-dokument, hvoraf det fremgår, at bilen er EU-typegodkendt som varebil. Ved efterfølgende syn skal ikke forevises materiale.*

## **AFSNIT 3**

### **3a. Bredde og længde, traktorpåhængsvogn og tilkoblingsanordning**

På side 102 fjernes det rødt markerede, og den grønt markerede tekst indsættes.

#### **3.02 Højde, bredde og længde**

##### **3.02.001 Generelle bestemmelser**

(6) Påhængskøretøj til traktor eller motorredskab, opbygget som buffertank, må have en bredde på indtil 3,30 m.

*Et sådant påhængskøretøj må kun benyttes i ubelæst stand til kørsel mellem mark og avls-gård og anses så som et ikke-registreringspligtigt påhængsredskab en traktorpåhængsvogn, der dog må være 3,30 m bred.*

På side 103 indsættes den grønt markerede tekst:

(7) Længden af et køretøj eller vogntog måles over de dele, der rager længst fremefter eller bagud, idet der dog ses bort fra

- tilkoblingsanordninger (faste og indfoldelige),

*Undtagelsen gælder kun for motorkøretøjer.*

På side 110 indsættes den med grønt markerede tekst, som undtager lastbiler, der opfylder de særlige krav for front på lastbiler, for at opfylde kravene til koblingslængde. Bestemmelsen stammer fra en ændringsbekendtgørelse til Detailforskrifter for Køretøjer, men var ved en fejl ikke kommet ind i Vejledningen om syn af køretøjer:

##### **3.02.310 Køretøj til synsfri sammenkobling**

*(4) Lastbil som opfylder bestemmelserne i pkt. 3.02.010 (2), skal ikke opfylde bestemmelserne i pkt. (2) og (3).*

## **AFSNIT 4**

### **4a. Udskiftning til anderledes rat på lastbil og bus**

Udskiftning til et anderledes rat anses som en konstruktiv ændring af en bil. Da en lastbil og en bus er typegodkendelsespligtig, og styreapparatet indgår som en del af godkendelsen, skal der søges ny godkendelse (godkendelseserklæring) ved udskiftning til et anderledes rat end det originale.

#### Lastbil/bus, der er registreret på baggrund af en EU-typegodkendelse

På en EU-typegodkendt lastbil/bus indgår styretøjet som en del af godkendelsen, og man må derfor ikke uden videre udskifte rattet til et anderledes rat. Det kræver, at der udstedes en godkendelseserklæring, hvori det under Bemærkninger er angivet, at rattet er udskiftet til et ikke originalt og med angivelsen af ydre diameter.

I forbindelse med ansøgning om godkendelseserklæring, skal det dokumenteres, at det nye rat har mindst af samme ydre diameter som det, der originalt var monteret i lastbilen/bussen, eller det skal dokumenteres, at lastbilen/bussen også med det mindre rat opfylder kravene til maksimale kræfter ved udfald af hjælpestyring, svarende til reglerne i FN-regulativ 79-01.

#### Lastbil/bus, der er registreret på baggrund af godkendelseserklæring eller typegodkendelse

Der gælder samme regler som ovenfor.

#### Lastbil, der er ældre end 30 år

Rattet må udskiftes til et rat, der har mindst samme ydre diameter som det originale rat. Der skal ikke søges ny godkendelseserklæring, men dokumentation vedrørende original ratstørrelse skal medbringes, når den konstruktive ændring skal godkendes ved syn.

Ændringen indsættes i DMR som en konstruktiv ændring, og det angives hvilken dokumentation for godkendelsen, der har været til rådighed, og dokumentationen uploades til Færdselsstyrelsens Dokumentportal.

## **AFSNIT 5**

### **5a. Beslag til sprængwire på tilkoblingsanordning med aftagelig kugle**

Med baggrund i en konkret henvendelse, og reglerne om optionel harmonisering skal Færdselsstyrelsen hermed præcisere at E-godkendt tilkoblingsanordning med beslag/øje for sprængwire på den aftagelige del, og hvor dette er en del af E-godkendelsen, kan godkendes til synsfri sammenkobling uden yderligere tiltag.

Dette gælder, uanset at der er angivet følgende i Detailforskrifter for Køretøjer:

#### **5.01.310 Køretøj til synsfri sammenkobling**

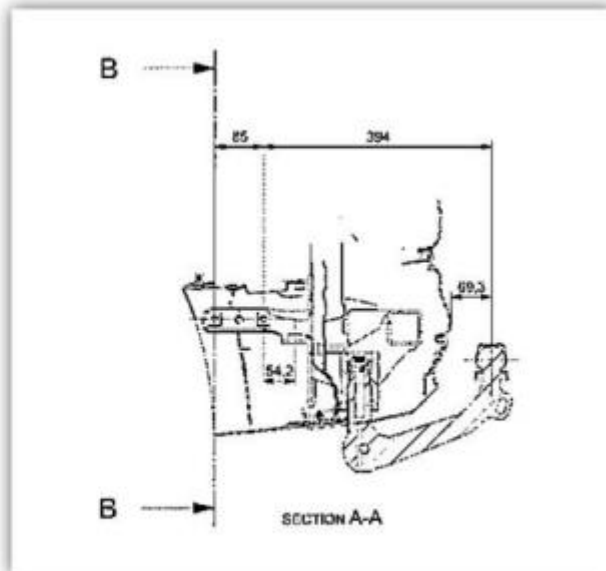
- (1) Bil til synsfri sammenkobling med påhængskøretøj med tilladt totalvægt på højst 3.500 kg skal ved tilkoblingsanordningen være forsynet med beslag for tilslutning af påhængskøretøjets sprængwire til automatisk bremsning. **Beslaget må ikke være anbragt på en eventuel aftagelig del af tilkoblingsanordningen.**

Den med turkis angivne tekst påtænkes fjernet ved næste udgivelse af Detailforskrifter for Køretøjer.

Tilkoblingsanordningen kan f.eks. se ud som vist på illustrationerne her:



Billede 1 - Den aftagelige del af tilkoblingsanordningen med beslag til sprængwire



Billede 2 - Tegning af tilkoblingsanordning set fra siden

## 5b. Tilstedeværelse af referencebremsekræfter kontrolleres ikke

På side 160 (DfK pkt. 5.03.020 (6) og pkt. 5.03.110 (9)), der omhandler tilstedeværelsen af referencebremsekræfter på køretøjer nyere end 30. oktober 2014, tilføjes følgende:

**Opfyldelse af bestemmelsen kontrolleres ikke ved syn.**

## AFSNIT 6

### 6a. Montering af LED-lyskilder uden E-godkendelse

Ifølge gældende regler for lygter til belysning er det ikke tilladt at anvende anden lampe (lyskilde) end den, som lygten er beregnet til eller e- eller E-godkendt med.

#### Ny mulighed for godkendelse af LED-lyskilde i lygter til belysning

LED-lyskilder må – uanset lyskilden ikke er e- eller E-godkendt – monteres, hvis monteringen er godkendt af en myndighed i et EU-land, f.eks. KBA i Tyskland.

Monteringen må kun foretages på de køretøjstyper (mærke, model, evt. variant og evt. årgang), hvortil LED-lyskilden er godkendt af myndigheden. Der kan ikke godkendes LED-lyskilder, der er så kraftige, at de kræver eftermontering af lygtevasker.

Dokumentationen for myndighedens godkendelse kan udgøres af én af følgende:

- Myndighedens godkendelse af LED-lyskilden og dens montering.
- En oversigt fra producenten af LED-lyskilden, hvor der oplystes, hvilke køretøjstyper (mærke, model, variant og evt. årgang) LED-lyskilden er godkendt til af en myndighed i EU.

Ejeren har ikke pligt til straks at køre til syn hos en synsvirksomhed og få indskrevet ændringen af lyskilden i Køretøjsregisteret (DMR) som en konstruktiv ændring.

Når et køretøj, der har fået eftermonteret LED-lyskilde i lygter beregnet til halogenlyskilder, kommer til et syn første gang efter udskiftningen, skal fremstilleren fremvise ovennævnte dokumentation (én af de to muligheder), og udskiftningen indsættes i Køretøjsregisteret (DMR) som

en Konstruktiv ændring. Det beskrives i DMR, hvilken LED-lyskilde, der er tale om, og hvilken dokumentation for godkendelsen, der har været til rådighed, og dokumentationen uploades til Færdselsstyrelsens Dokumentportal.

Hvis ejeren endnu ikke har fået registreret ændringen i DMR, anbefales brugeren at medbringe den ovennævnte dokumentation i køretøjet, som så kan fremvises for politiet, ved vejsidesyn og ved førstkomende syn hos en synsvirksomhed.

## 6b. Gule positionslygter på motorcykel

Det meddeles hermed, at næste Detailforskrifter for Køretøjer vil indeholde følgende tilføjelse (angivet med grønt):

### 6.03.031 Tohjulet motorcykel

(1) Tohjulet motorcykel skal være forsynet med:

- (a) En eller to positionslygter. Såfremt motorcykel er forsynet med to e- eller E-godkendte positionslygter, kan disse afgive lys af gul farve.

*e- eller E-godkendte positionslygter er funktionsmærket "A."*

Den nye regel må tages i anvendelse straks.

## 6c. Stoplygter – placeringskrav herunder til ikke-påbudte

Det meddeles hermed, at næste Detailforskrifter for Køretøjer vil indeholde følgende tilføjelse (angivet med grønt) og slettede ord (angivet med rødt):

### 6.04 Lygter til signalgivning

#### 6.04.001 Stoplygter

(1) Stoplygte:

- b) Skal være anbragt bag på køretøjet og være rettet bagud.

(3) Supplerende, ikke-påbudte stoplygter skal ikke opfylde bestemmelserne om afstand fra køretøjets yderste kant, højde over vejbanen og synlighedsvinkler.

Den nye regel må tages i anvendelse straks.

## 6d. Baksignal på ambulance (afsnit 6)

Det meddeles hermed, at næste Detailforskrifter for Køretøjer vil indeholde følgende tilføjelse (angivet med grønt):

### 6.06.340 Udrykningskøretøj

(4) Ambulance med en tilladt totalvægt på over 3.500 kg kan være forsynet med baksignal.

Den nye regel må tages i anvendelse straks.

## AFSNIT 7

### 7a. Syn af motorcykel, der er indkaldt til syn efter § 2 (vejsidesyn)

Ved ethvert syn af en motorcykel, skal synsvirksomheden slå op i Køretøjsregisteret (DMR) og se under "Syn". Bemærk, at synsmedarbejderen skal være logget på DMR, ellers kan fejlene,

der er konstateret ved vejsidesynet, ikke ses. Hvis der her er angivet, at motorcyklen er indkaldt til syn i medfør af § 2 på grund af mistanke om for højt støjniveau, skal overholdelse af kravene om støj kontrolleres på følgende måde:

#### Motorcykler registreret første gang før 1. juli 1969

Ved synet skal foretages en vurdering af, om motorcyklen støjer mere end normalt for den pågældende model.

Hvis der er mistanke om for højt støjniveau, skal fremstilleren anmodes om at skaffe oplysninger (billeder/tegninger) af en original motorcykel af samme model eller af udstødningen til en sådan, så det kan kontrolleres, at udstødningen svarer til den originale.

Hvis udstødningen ikke svarer til den originale, kan motorcyklen alligevel godkendes, hvis motorcyklen ved kontrol overholder følgende grænseværdier for standstøj målt efter støjmålemetode II (se DfK afsnit 11.01.002 – omdrejningstal for maks. effektafgivelse skal være til rådighed ved synet):

- Firetaktsmotor: 90 dB(A)
- Totaktsmotor: 86 dB(A)

Der tillades en tolerance på +3 dB(A).

#### Motorcykler registreret første gang i perioden 1. juli 1969 til 30. september 1982

Der skal altid foretages en støjmåling og kontrol af, at det tilladte standstøjtal ikke er overskredet.

Hvis der i DMR foreligger oplysning om, at motorcyklen er typegodkendt, skal typegodkendelsen fremskaffes – eventuelt ved anmodning om tilsendelse via [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk).

Standstøjtalet kontrolleres i forhold til angivelserne på typegodkendelsen.

Færdselsstyrelsen er ved at lave en liste over standstøjtal angivet på samtlige danske typegodkendelser. Når den er parat, vil den blive lagt op på Færdselsstyrelsens hjemmeside. Information herom vil tilgå synsvirksomhederne.

Hvis motorcyklen ikke er typegodkendt, er grænseværdierne for standstøj målt efter støjmålemetode II (se DfK afsnit 11.01.002 – omdrejningstal for maks. effektafgivelse skal være til rådighed ved synet) følgende:

- Firetaktsmotor: 88 dB(A)
- Totaktsmotor: 84 dB(A)

I alle tilfælde tillades en tolerance på +3 dB(A).

#### Motorcykler registreret første gang 1. oktober 1982 og frem

Motorcyklen skal kontrolleres i forhold til de til rådighed værende standstøjtal med tilhørende omdrejningstal (på typegodkendelse, i DMR eller på fabrikationspladen). Der anvendes nærfeltmåling jf. støjmålemetode IV (se DfK afsnit 11.01.004).

Hvis standstøjtalet angivet på typegodkendelsen undtagelsesvis ikke er efter støjmålemetode IV, men efter metode II, skal dette angives i DMR ved, at der afkrydses for "Dispensation, støj", og i feltet "Dokumentationsreference" angives "Standstøjtal efter støjmålemetode II.

Hvis der i DMR foreligger oplysning om, at motorcyklen er typegodkendt (og der ikke er indsat værdier for støjtal i DMR), skal typegodkendelsen fremskaffes – eventuelt ved anmodning om tilsendelse via [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk).

Færdselsstyrelsen er ved at lave en liste over standstøjtal angivet på samtlige danske typegodkendelser. Når den er parat, vil den blive lagt op på Færdselsstyrelsens hjemmeside og med



hensyn til støj overflødigøre fremskaffelse af typegodkendelser. Information herom vil tilgå synsvirksomhederne.

Hvis der ikke er noget tilgængeligt standstøjtal (med tilhørende omdrejningstal) på nogen af de ovenfor nævnte metoder, skal fremstilleren anmodes om at skaffe værdierne fra importøren (fabrikantens repræsentant) af motorcyklen, eller motorcyklen skal støjmåles hos en teknisk tjeneste eller godkendt prøvningsinstans. Motorcyklen må ikke godkendes, førend værdierne er blevet fremskaffet, og standstøjmåling af motorcyklen er foretaget, og motorcyklen er indenfor grænseværdien.

De fremskaffede støjtal (kørselsmåling metode I og standstøjtal målemetode IV med tilhørende omdrejningstal) indsættes i DMR, så de er til rådighed ved et fremtidigt vejsidesyn eller syn hos en synsvirksomhed.

I alle tilfælde tillades en tolerance på +3 dB(A).

## **AFSNIT 9**

### **9a. Montering af tape (film) på bussers nødudgangsvinduer**

Ifølge vejledningsteksten til bestemmelserne i DfK, pkt. 9.07.004 (4), om nødudgangsvinduer, må tape (film), der påsættes et nødudgangsvindue, højst have et areal på op til 25% af vinduets areal – og tapen må ikke ubrudt føres ud over glassets yderkant.

Færdselsstyrelsen tillader hermed, at en større del af nødudgangsvinduet – helt op til 100% – forsynes med tape (film), hvis filmen er testet og godkendt i henhold til DIN-norm 52 310, der handler om "brudtest" af film.

Film, der er godkendt i henhold til denne norm, er påtrykt ét eller flere steder på filmen med en mærkning, der ser sådan her ud:

 **D 1234**

Tallene 1234 er godkendelsens løbenummer og vil derfor i praksis være nogle andre tal.

Også for denne type film gælder, at tapen skal være brudt hele vejen rundt langs vindueskanten, hvis den føres ud over glassets yderkant.

Ændringen vil blive indsat ved næste revision af Vejledning om syn af køretøjer.

### **9b. Afskærmning bagtil mod underkøring (bagkofanger)**

Fra 1. september 2021 skal EU-typegodkendte motorkøretøjer og påhængskøretøjer jævnfør artikel 4 i forordning (EU) nr. 2018/858 hertil have afskærmning bagtil mod underkøring (bagkofanger), der opfylder de tekniske krav i FN-regulativ nr. 58-03, som det fremgår af Detailforskrifter for Køretøjer, pkt. 9.08.001.

Til orientering kan det oplyses, at FN-regulativ nr. 58-03 har differentierede krav til de forskellige køretøjsklasser med hensyn til styrke- og placeringskrav samt til tværnitshøjde.

Færdselsstyrelsen vil ved næste udgivelse af Detailforskrifter for Køretøjer opdatere kravene til afskærmning bagtil mod underkøring for de forskellige køretøjsklasser. Indtil da vil den med grønt tilføjede vejledningstekst være gældende.

#### **9.08 Afskærmning bagtil mod underkøring (bagkofanger)**

##### **9.08.001 Generelle bestemmelser**

(1) Afskærmning bagtil mod underkøring



- a) skal give beskyttelse mod underkøring ved kollisioner bagfra med mindre køretøjer,
- b) skal være anbragt højst 0,55 m over vejbanen (målt fra underkant ved køreklar vægt med evt. bogieløft sænket),
- c) skal være anbragt højst 0,40 m fra køretøjets bageste punkt,

*Ved kontrol af dette punkt ses bort fra længden af de i pkt. 3.01.001 (7) nævnte aerodynamiske anordninger.*

- d) må ikke være bredere end bagakslen målt fra hjulenes ydre kant (der ses bort fra udbuling af dækket lige over kørebanen), eller være mere end 0,10 m smallere i hver side, og
  - e) skal have en højde på mindst 0,10 m.
- (2) Afskærmning bagtil mod underkøring skal opfylde de tekniske krav i et af følgende regelsæt:
- a) [Direktiv 70/221/EØF som ændret ved 2006/20/EF](#) eller [UNECE-regulativ 58-02](#).  
Dette punkt gælder kun for køretøjer, der registreres første gang inden den 1. september 2021.
  - b) [UNECE-regulativ 58-03](#).

*Ved de tekniske krav forstås i dette punkt alene de styrkemæssige krav. Teksten i Detailforskrifter for Køretøjer vil blive korrigeret næste gang, så det reflekterer dette.*

*Traktorpåhængsvogn og påhængsvogn til motorredskab kan alternativt opfylde kravene til styrke i forordning (EU) nr. 2015/208, bilag XXVI.*

## **AFSNIT 10**

### **10a. Ændring af sæderamme/-konsol på lastbil/bus**

Når en lastbil eller bus, hvor sikkerhedsselefastgørelsen sidder på sæde eller sæderamme/-konsol, har fået ændret sæderamme/-konsol og kommer til et syn første gang efter ændringen, skal ejeren fremvise dokumentation for, at seleforankringerne fortsat opfylder den version af FN-regulativ 14, der er gældende for den pågældende bil, eller opfylder reglerne nævnt i Vejledning om syn af køretøjer, pkt. 10.02.001 (6). om uoriginale seleforankringer.

Dokumentationen skal være i form af en prøvningsrapport fra en teknisk tjeneste, medmindre der kan fremvises en godkendelse af sæderamme/-konsol, hvoraf det fremgår, at FN-regulativ 14 for seleforankringerne er opfyldt.

Ændringen indsættes i Køretøjsregisteret (DMR) som en Konstruktiv ændring. Det beskrives i DMR, at sæderamme/-konsol er ændret og hvilken dokumentation for godkendelsen, der har været til rådighed, og dokumentationen uploades til Færdselsstyrelsens Dokumentportal.

## **AFSNIT 12**

### **12a. Nyt krav om ekstra spejl på person- og varebil til øvelseskørsel**

Person- og varebil godkendt til øvelseskørsel skal – ud over de hidtil foreskrevne spejle – være forsynet med et udvendigt førerspejl af kategori I i venstre side til brug for den prøvesagkyndige og kørelæreren.

## 12b. Tilføjelse vedrørende udrykningskørsel, gamle tilladelser

På side 452 tilføjes den med grønt angivne tekst, som burde have været der fra start, hvor udstedelse af nye tilladelser overgik fra Rigspolitiet til Færdselsstyrelsen:

*En synsvirksomhed må således ikke godkende et køretøj til udrykningskørsel, før synsvirksomheden har kontrolleret, at Færdselsstyrelsen (eller tidligere Rigspolitiet) har udstedt en tilladelse til køretøjets ejer (bruger), eller at køretøjets ejer (bruger) er én af de ovenfor angivne nævnte, hvor tilladelse ikke skal foreligge.*

## **AFSNIT 13**

### 13a. Godkendelsescertifikat til dyretransport

Blanketter for godkendelsescertifikater til transportmidler, der anvendes til henholdsvis korte og lange transporter af levende dyr, er fra den 1. august 2023 overtaget af Fødevarestyrelsen, og blanketterne skal efter denne dato hentes på Fødevarestyrelsens hjemmeside via dette link: [Godkendelse af transportmidler og containere til transport af levende dyr - Fødevarestyrelsen \(foedevarestyrelsen.dk\)](https://www.foedevarestyrelsen.dk).

Såfremt der er spørgsmål eller bemærkninger til certifikaterne, skal der rettes henvendelse til Fødevarestyrelsen.

Godkendelsescertifikater med Færdselsstyrelsens logo, der er udstedt inden den 1. august 2023, vil fortsat være gældende indtil den udløbsdato, der er angivet på certifikatet.

## **AFSNIT 14**

### 14a. Tidligere synet og godkendt køretøj, som ikke er blevet registreret

Hvis et brugt importeret køretøj har været til syn og er blevet godkendt uden anmærkning om manglende dokumentation, og køretøjet er fuldt oprettet i DMR, men af en eller anden grund aldrig er blevet registreret og skal synes igen, skal der ikke anmodes om teknisk dokumentation igen (f.eks. Dataerklæring), når køretøjet kommer til syn, medmindre der konstateres data, der helt oplagt ikke opfylder nyere regler (f.eks. NEDC2-forbrug).

### 14b. Benyttelse af ældre Dataerklæringer

På side 579 foretages følgende tilføjelse (markeret med grønt):

*Dataerklæring skal være afgivet på en gældende version (se [www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk), **Krav til Køretøjer, Dataerklæringer**).*

*For brugte køretøjer skal Dataerklæring dog blot være en nyere version end køretøjets første registrering, under forudsætning af, at Dataerklæringen er underskrevet før 1. januar 2021.*

### 14c. Oprettelse af EU-godkendt køretøj i DMR

Et fabriksnyt EU-typegodkendt køretøj, som er komplet eller færdiggjort, må på baggrund af CoC-dokumentet oprettes hos en kategori 3- eller 4-synsvirksomhed. Såfremt køretøjet er et "kategori 4-køretøj", må oprettelsen kun ske hos en kategori 4-synsvirksomhed.

Tilsvarende må der i DMR oprettes et køretøj på baggrund af en individuel EU-godkendelse (EU Individual Vehicle Approval Certificate). Et sådant dokument vedrører komplette, enkelte køretøjer, som har opnået en EU-godkendelse. Punktnumre på dokumentet med angivelsen af køretøjet og de tekniske specifikationer svarer til et CoC-dokument.

Synsvirksomheden skal i forbindelse med oprettelse foretage identitetskontrol af køretøjet, og såfremt køretøjets anvendelse kræver kontrol/opmåling, som f.eks. anvendelsen Mandskab-/materielkørsel, skal synsvirksomheden kontrollere, at køretøjet opfylder kravene dertil. Identitetskontrollen skal altid være en fysisk kontrol af køretøjet, men den behøver ikke foretages hos en synsvirksomhed, men kan foretages et andet sted, f.eks. på et værksted. Kontrollen skal foretages af en kategori 3- eller 4-synsmedarbejder. Såfremt køretøjet er et "kategori 4-køretøj", må kontrollen kun foretages af en kategori 4-synsmedarbejder.

Hvis et køretøj skal have påført tilladelser som f.eks. farligt gods, dyretransport, m.v., kan dette kun ske i forbindelse med et komplet registreringssyn, som også indberettes til eSyn.

Det er dog tilladt at påføre tilladelsen Synsfri sammenkobling, såfremt køretøjet opfylder kravene dertil. Og det er tilladt at påføre Tilladelsen Tempo 40 på traktorer og traktorpåhængsvogne, der ifølge CoC-dokumentet er beregnet til mere end 30 km/h (men højst 42 km/h), da de så har en bremsepræstation på mindst 5,0 m/s<sup>2</sup> henholdsvis 50%.

#### Fremgangsmåde ved oprettelse i DMR

- 1: Køretøjet må kun oprettes på baggrund af dets originale CoC-dokument med en højst ét år gammel underskriftsdato. Det skal på CoC-dokumentet fremgå, at køretøjet er komplet eller færdiggjort. Derudover må køretøjet ikke afvige fra dets CoC-dokument. Det betyder f.eks., at en varebil N1 ikke må oprettes på baggrund af et CoC-dokument på en personbil M1, da antallet af siddepladser afviger fra CoC-dokumentets angivelse. Er der på køretøjet foretaget ændringer, skal der gennemføres et normalt registreringssyn forud for indberetningen.
- 2: Der skal ikke foretages indberetning til eSyn.
- 3: Køretøjet oprettes som normalt i DMR under fanen Indberet registreringsgrundlag.
- 4: De tekniske data, som skal indberettes, følger den i afsnit 14.02.3 beskrevne instruktion Indberetning af registreringsgrundlag samt yderligere instruktion i denne her Meddelelse. Der må ikke ændres i tekniske data i forbindelse med indberetningen – se dog pkt. 5. herunder.  
Derudover skal Euro-norm angives for alle biler (af afgiftshensyn også de reelt normløse elbiler) og skal angives som Euro VI (denne fremgår dog ikke altid direkte af CoC-dokumentet, men alle fabriksnye biler med tilhørende CoC-dokument anses for at opfylde dokumentationskravet om Euro-norm 6 eller VI, som i DMR i begge tilfælde angives som Euro VI).
5. Hvis køretøjets totalvægt og akseltryk er angivet med større værdier på CoC end tilladt i Danmark, skal der som tilladt totalvægt og akseltryk angives værdier svarende til de maksimalt tilladte. Hvis en fireakslet lastbil f.eks. er angivet med en Teknisk tilladt totalvægt på 36.000 kg, skal der indsættes 32.000 kg som Tilladt totalvægt. Og hvis der f.eks. er angivet et drivakseltryk på 13.000 kg, skal der indsættes et akseltryk på 11.500/10.000 kg (ved vejvenlig/ikke vejvenlig affjedring). Der må ikke foretages nedsættelser herudover. Hvis fremstilleren ønsker nedsættelser herudover, skal det ske i forbindelse med et registreringssyn, hvor de sædvanlige betingelser for nedsættelse af tilladt totalvægt kontrolleres.
6. Lastbiler, der kan godkendes med op til enten 1.000 kg eller 2.000 kg ekstra tilladt totalvægt på betingelser vedrørende enten alternative brændstoffer eller nulemission, må også registreres i DMR med denne ekstra totalvægt, hvis betingelserne om mindst lige så store "mer-vægte" på grund af teknologien fremgår af CoC-dokumenterne.
- 7: Partikelfilter: Hvis der er tale om en diesebil, vælges "Ja" ved partikelfilter i DMR, da en Euro 6/VI-bil altid vil have et partikelfiler.
- 8: Største vægte af påhængskøretøj: Hvis der på CoC-dokumentet er anført største vægtværdi af påhængskøretøj med eller uden bremses, skal disse altid indtastes i DMR, selv om køretøjet ikke registreres med tilkobling. En bindestreg i CoC-dokumentets vægtfelt betyder, at der skal indtastes værdien "0" i feltet i DMR.

- 9: Hvis der er tale om en stor personbil (M2/M3), skal man se i CoC-dokumentets rubrik 39. Hvis bilen er angivet som Klasse I, II eller A, skal anvendelse sættes til "Kun godkendt til rutekørsel". Hvis bilen er angivet som Klasse III eller B, kan den efter fremstillernes ønske angives med enhver af de for stor personbil mulige anvendelser.  
Hvis bilen er klasse III eller B, skal der endvidere anføres Tilladelsen "Tempo 100".
- 10: Hvis køretøjet er afgiftspligtigt, kan indregistrering først ske, når afgiften er betalt, og køretøjet i DMR er frigivet til registrering.

## 14d. Lastbil til særlig anvendelse (vedrørende sammenkobling)

Lastbil, der er indrettet til særlig anvendelse, f.eks. med stor kran, kan efter fremstillernes ønske godkendes til Godsbefordring i stedet for Særlig anvendelse (side 603).

### Særlig anvendelse

*Vælges for vare- og lastbil, som hovedsagelig er indrettet som arbejdsredskab, f.eks. lastbil opbygget som mobilkran (autokran) og med en lille lasteevne. Lasteevnen skal være under det, som kræves ved godstransport, jf. afsnit 3.01.V02 om fastsættelse af tilladt totalvægt. Køretøjer, der foretager arbejde under kørslen, og hvor en større lasteevne er påkrævet (f.eks. fejmaskine), kan dog godkendes med større lasteevne.*

*For lastbil som hovedsagelig er indrettet som arbejdsredskab og i henhold til ovenstående afsnit er registreret til "Særlig anvendelse" opkræves ikke vejbenyttelsesafgift, og lastbilen må ikke anvendes til godstransport eller som trækraft for sættevogn.*

*Lastbil N<sub>3</sub> må dog godkendes til "Godstransport" eller "Trækraft for sættevogn", selv om lasteevnen er under det, som normalt kræves jf. afsnit 3.01.V02 om fastsættelse af tilladt totalvægt, hvis fremstilleren ønsker det. Lastbilen opkræves derved vejbenyttelsesafgift og må anvendes til godstransport eller som trækraft for sættevogn trods den begrænsede lasteevne.*

*Bemærk, at lastbil, der er registreret med anvendelsen "Særlig anvendelse" (og dermed hvide nummerplader), skal afmeldes fra registrering, inden lastbilen kan registreres til Godstransport eller Trækraft for sættevogn (og dermed gule nummerplader).*

*Lastbil, der godkendes til "Særlig anvendelse", og som hovedsagelig er indrettet som arbejdsredskab (f.eks. lastbil opbygget med stor kran, fejmaskine, grusningsmaskine), må ikke godkendes til at trække påhængs-/sættevogne, men må kun godkendes i bestemt kombination (fast eller variabel) med et påhængsredskab, eller til Synsfri sammenkobling med samtidig afkrydsning under Tilladelser i feltet "Kun påhængsredskaber". Begrænsningen gælder ikke for lastbil, der er indrettet som en arbejdsplads (f.eks. kontor, værksted eller bibliotek), uanset en sådan lastbil også godkendes til "Særlig anvendelse".*

*Lastbil til Særlig anvendelse, der tidligere er godkendt til Synsfri sammenkobling eller i kombination med en påhængs-/sættevogn, skal dog kun have rettet sine oplysninger i overensstemmelse med ovenstående, såfremt der gennemføres et registreringssyn i DMR. Motorstyrelsen vil selv sørge for at rette (slette godkendelsen til Synsfri sammenkobling eller tilføje "Kun påhængsredskaber").*

## 14e. Navngivning af køretøjer i DMR

Det er vigtigt, at navngivning af køretøjer i DMR følger reglerne angivet på side 608-609, så registreringsattesten kommer til at indeholde fornuftige og brugbare oplysninger til ejeren og en fremtidig køber, og så der uden problemer kan udtrækkes brugbar statistik fra DMR. Der må **aldrig** på et køretøj stå f.eks. GAC4CUKBX0 som i eksemplet herunder:

Mærke, Model, Variant:	VOLKSWAGEN, Golf GTE Hybrid, GAC4CUKBX0
Art:	Personbil
Seneste ændring:	d. 04-09-2018

En sådan bil skal ved første syn med henblik på registrering angives med sin korrekte handelsbetegnelse, som er

**Mærke:** Volkswagen

**Model:** Golf

**Variant:** GTE

Modellen er ikke en Golf GTE Hybrid, men kun en "Golf" (alt ud over selve "grundmodellen" skal angives under Variant).

Bemærk, at for elbiler skal variantbetegnelsen om muligt indeholde en henvisning til motorstørrelse og/eller batteristørrelse og eventuelt trækkende hjul. F.eks. findes en Tesla Model 3 i en variant, der hedder Long Range, og en variant, der hedder Performance (angiver de kraftigste motorer). En Skoda Enyaq findes f.eks. i en variant, der hedder iV 60, som angiver, at batteriets kapacitet er på cirka 60 kWh.

Hvis ikke synsvirksomheden – eventuelt med hjælp fra fremstilleren – er tilstrækkelig sikker på en rimelig korrekt handelsbetegnelse, vælges en streg ("-") under Variant. Model skal dog i alle tilfælde angives. Hvis Variant ikke er oplyst, må den nye ejer nøjes med korrekte oplysninger om Maks. effekt (som er en pligtig oplysning) og oplysning om Elektrisk forbrug og Elektrisk rækkevidde, som også skal være til stede, hvis ejeren ønsker rabat i registreringsafgiften på basis af teoretisk batteristørrelse.

Hvis synsvirksomheden undtagelsesvis ikke – ej heller med hjælp fra fremstilleren – kan konstatere korrekt Type (typebetegnelse), vælges en streg ("-") under Type. For køretøjer registreret første gang den 5. december 2005 eller senere, og som har 17-tegns stelnummer, skal 4. til 9. felt (seks tegn) i stelnummeret dog angives som Type, hvis korrekt typebetegnelse ikke kan findes på anden måde.

## 14f. Angivelse af EU-køretøjskategori i DMR

På side 610 ændres forklaringen om benyttelse af EF-Typegodkendt kategori til følgende. Bemærk, at der menes det samme, uanset om der tales om EU-køretøjskategori eller EF-Typegodkendt kategori. For nyere køretøjer omtales emnet som "EU":

### EF-Typegodkendt kategori

**Feltet skal ved nyoprettelser udfyldes med følgende i afhængighed af køretøjets art:**

**Biler: M1, M2, M3, N1, N2, N3 (også M1 for brugt importerede quadricykler uden CoC)**

**Påhængs-/sættevogne til bil: O1, O2, O3, O4**

**To- og trehjulede motorcykler samt knallerter: L**

**Traktorer: T**

**For alle andre køretøjskategorier: X**

**Hvis der ved synet er medbragt CoC-dokument, angives dog præcis den EU-køretøjskategori, som fremgår af CoC-dokumentet af pkt. 0.4 eller 1.3, uanset ovennævnte.**

## 14g. Indsættelse af farve i DMR

På side 612 er angivet, at feltet "Farve" normalt ikke benyttes ved synsvirksomhedens indtastning i DMR.

Der må fremover for en bil gerne vælges den farve i rullegardinet, som bedst svarer til farven anført i det til bilen tilhørende CoC-dokument. Det er frivilligt, om synsvirksomheden vil angive dette. Hvis fremstilleren anmoder om at få farven angivet, skal der dog vælges en farve i DMR, hvis CoC-dokumentet er til rådighed.

"Farve" er angivet på et CoC-dokument i felt nr. 40.

## 14h. Angivelse af første registrering på udenlandsk registreringsattest

Færdselsstyrelsen har erfaret, at det ikke kun er svenske registreringsattester (beskrevet på side 613), som kan have et tomt felt B for første registrering. Dette forekommer på registreringsattester, hvor køretøjet har sin første registrering i det pågældende land og ikke har været registreret tidligere i noget andet land.

I de fleste registreringsattester er tidspunktet for køretøjets første registrering angivet i felt "B".

I svenske registreringsattester kan felt "B" være tomt, og så er tidspunktet for køretøjets første registrering angivet i felt "B.1".

Hvis også dette felt er tomt, og kun feltet "I.1 Förvärvsdatum" (anskaffelsesdato) og feltet "I" er udfyldt, har køretøjet endnu ikke fået en såkaldt "Påstålning" (fuldstændiggjort registrering til ibrugtagning på vej), selv om registreringsnummeret på forhånd er tildelt. I den situation skal køretøjet så ved syn med henblik på dansk registrering anses som ikke-tidligere registreret.

Køretøjet skal dermed anses som nyt, medmindre det ud fra km-tal/timer eller dokumentation for produktionstidspunkt (jf. side 674-675) anses at være brugt, men ikke tidligere registreret.

Attestens udfyldelse af "(I.1) Förvärvsdatum" og "I" er dog i så fald tilstrækkelig til at overflødigøre en tilladelse fra Motorstyrelsen til syn og registrering af brugt importeret køretøj uden dokumentation for tidligere registrering.

I spanske registreringsattester angives tidspunktet for første registrering af et nyt køretøj kun i feltet "I", og feltet "B" udfyldes kun, når køretøjet ved sin registrering er brugt.

I situationer med tomt B-felt skal man altså anse køretøjets første registrering for det tidspunkt, som er angivet i **I**.

## 14i. Nye felter i DMR (brændselscellebil m.v.)

Følgende ændringer er sket i DMR vedrørende felter for brændselscellebil m.v.

### Drivkraft – nye, ætanol og metanol

Der er indført to nye muligheder for angivelse af Drivkraft: Ætanol og Metanol. Disse er primært beregnet til brændselscellebiler. Disse to indsættes efter Brint i listen med Drivkraft (side 617).

### Brændselscellebil

En brændselscellebil er en bil, der har brint, ætanol eller metanol angivet som Drivkraft, og som kan omdanne disse til el til brug i en elmotor. Hvis en af disse tre er angivet som Drivkraft, fremkommer der i DMR lige nedenunder et felt, hvor der skal tages stilling til, om køretøjet er en brændselscellebil eller ej (angivelse med Ja/Nej).

### Plug-in – ændret afkrydsning/stillingtagen

For de typer af drivkraft, hvor køretøjet også skal have registreret, om det er med plugin-teknologi (hybrid med mulighed for ekstern opladning), skal der nu vælges Ja eller Nej i stedet for som tidligere en simpel afkrydsning i et felt (side 623).

### Euro-norm for elbiler

Biler, som har el som Drivkraft, skal under Miljøoplysninger (side 633) angives med Euro VI som luftforureningsnorm. Dette har bl.a. betydning for vejbenyttelsesafgift for lastbiler.

## 14j. Håndtering af biler registreret med forbrug med flere decimaler

I forbindelse med registreringssyn af brugte biler, som i Køretøjsregisteret (DMR) er registreret som nye biler med et NEDC2-forbrug i perioden fra januar 2019 til maj 2019, kan der forekomme tal med mere end én decimal angivet under Brændstofforbrug. Disse biler er omfattet af NEDC2, selv om målenormen ikke er angivet, fordi målenormen endnu ikke kunne angives i DMR dengang, da bilerne blev registreret første gang.

Se eksempel herunder, hvor det "forkerte" tal er 22,4488 km/l (typisk fire decimaler i stedet for den foreskrevne ene decimal), hvilket under DMR-oprettelsen er opstået ved bilimportørens manuelle beregning med en af Motorstyrelsen tilladt NEDC2-faktor på 1,1:

<b>Forbrug (afgiftsgrundlag)</b>	
Brændstofforbrug:	22,4488 km/l
Elektrisk forbrug:	-
Samlet beregnet brændstofforbrug:	22,4 km/l
Maksimal hastighed:	198 km/t
Gasforbrug:	-
Elektrisk Rækkevidde:	-
Batteri Kapacitet:	-

---

<b>Målt forbrug</b>	
Målenorm:	-
Brændstofforbrug målt:	-
Elektriskforbrug målt:	-

Her er altså ingen angivelse under "Brændstofforbrug målt" (side 619) og "Målenorm" (side 618), men kun angivelse af "Brændstofforbrug" og "Samlet beregnet brændstofforbrug" (km/l).

Når synsvirkomheden skal registreringssyne en sådan bil, kan det ikke lade sig gøre at færdiggøre registreringen uden, at der genindsættes både "Brændstofforbrug målt" (l/100 km) og "Målenorm".

### Rettelsesmetode

Synsvirkomheden skal først vælge Målenorm NEDC og derefter manuelt beregne en værdi ved, at "Samlet beregnet brændstofforbrug" divideres op i 100, hvorefter dette tal indsættes i "Brændstofforbrug målt" som l/100 km.

I eksemplet laves regnestykket:  $100/22,4 = 4,464$ , der afrundes til én decimal og indsættes som 4,5 l/100 km i "Brændstofforbrug målt".

Fremstilleren bør i den anledning gøres opmærksom på, at det i en periode kan medføre en lidt forkert grøn ejerafgift på bilen, hvis det nye "Samlet beregnet brændstofforbrug" på grund af rundingsunøjagtighed ændrer sig marginalt i forhold det oprindelige.

Når DMR er blevet tilrettet, vil Motorstyrelsen selv foretage de fornødne rettelser i bilens data.

## 14k. Ændringer i CoC-dokument – forbrug og CO<sub>2</sub>-udslip

Nyudstedte (efter 1. januar 2023) CoC-dokumenter har nogle mindre ændringer. Der er to ændringer, der får betydning for indsættelse af oplysninger i DMR.



Det drejer sig om forbrug, CO<sub>2</sub>-udslip og elektrisk rækkevidde, hvor felt 49.1 og 49.2 hidtil har været benyttet til værdier efter NEDC-norm, mens felt 49.4 og 49.5 har været benyttet til værdier efter WLTP-norm.

I det nye format vil der kun være WLTP-værdier, og disse vil alle stå i felt 49 (med underpunkter 1. til 5.). Der er angivet WLTP i tabellerne.

## **14I. Angivelse af WLTP CO<sub>2</sub>-udslip og WLTP-forbrug i DMR samt om forbrugsdokumentation**

I DMR er der tilføjet nye felter til brug for supplerende indtastning af WLTP CO<sub>2</sub>-udslip og WLTP-forbrug for biler, der i forvejen er registreret med NEDC2 målenorm.

Der kan for visse biler (primært biler, der er importeret udenom den officielle importør og registreret 1. gang i perioden 2019-2021 med NEDC2-forbrug) blive behov for, at WLTP CO<sub>2</sub>-udslip tilføjes uden sletning af NEDC2 CO<sub>2</sub>-udslip/forbrug.

Det handler om situationer, hvor der skal beregnes afgift på en brugt bil, der er registreret med et brændstofforbrug angivet med målenorm NEDC2 (typisk biler oprettet i DMR 2019-2021). Det kan være en leasingbil eller en bil, der kommer til toldsyn med henblik på eksport.

Hvis en fremstiller møder frem til en synsvirksomhed og beder om, at WLTP CO<sub>2</sub>-udslip og/eller WLTP-forbrug indsættes, skal der foretages et registreringssyn (om ønsket som toldsyn).

I DMR tilføjes supplerende oplysning om WLTP CO<sub>2</sub>-udslip i det dertil hørende felt. Alternativt eller supplerende må der indsættes WLTP-forbrug. Man må ikke ændre på NEDC2-værdien for forbrug.

WLTP CO<sub>2</sub>-udslip/forbrug (og generelt forbrugstal for en bil, NEDC eller WLTP) skal dokumenteres på én af følgende måder – og der er som hidtil tale om måleværdien for "kombineret kørsel" ("vægtet kombineret kørsel" for plugin-hybridbil):

- 1) Erklæring fra bilfabrikant eller dennes repræsentant
- 2) Dokumentation fra en prøvningsinstans eller teknisk tjeneste
- 3) CoC-dokument for færdigopbygget køretøj
- 4) Dataerklæring for færdigopbygget køretøj
- 5) Registreringsattest fra EU/EØS-land eller Storbritannien eller Schweiz, hvis bilen er en brugt importeret bil (for bil registreret første gang mellem den 1. september 2017 og 1. januar 2022 dog kun, hvis registreringsattesten indeholder tilstrækkelige oplysninger til afgørelser af, om den angivne værdi skal indsættes som NEDC eller WLTP. For bil fra før 1. september 2017 kan man gå ud fra, at målemetoden er NEDC, og for bil fra efter 1. januar 2022 kan man gå ud fra, at målemetoden er WLTP)
- 6) En udskrift fra registreringsdatabasen fra det land, hvor en brugt importeret bil kommer fra. Udskriften skal være signeret af det pågældende lands registreringsmyndighed. Målemetoden skal kunne fastslås som nævnt i pkt. 5.)
- 7) Instruktionsbog. Målemetoden skal kunne fastslås som nævnt i pkt. 5.)
- 8) Fabriklabel med det konkrete stelnummer sat på bilen eller i servicehæftet (dog kun, hvis fabriklabelen indeholder tilstrækkelige oplysning til afgørelse af, om den angivne værdi virkelig er WLTP-værdien. Målemetoden skal kunne fastslås som nævnt i pkt. 5.)

Dokumentationen skal foreligge i original. Som alternativ kan dokumentationen fremsendes digitalt direkte fra udstederen og til den synsvirksomhed, som skal godkende køretøjet. For brugt bil kan en kopi af et CoC-dokument dog anvendes.

Fremstilleren skal skaffe de nævnte oplysninger, men der kan være situationer, hvor synsvirksomheden er i stand til at hjælpe fremstilleren, f.eks. hvis fremstilleren er kommet til den samme synsvirksomhed, som oprindeligt foretog syn bilen, og synsvirksomheden fortsat ligger inde med oplysningerne (typisk på CoC-dokumentet), eller synsvirksomheden har uploadet do-

kumentationen på Dokumentportalen (mens dette kunne lade sig gøre) og kan finde oplysningerne igen.

### Konsekvenser af manglende WLTP-dokumentation

Hvis fremstilleren af en bil til toldsyn/eksport med angivet NEDC2-forbrug oplyser, at han ikke kan/vil dokumentere hverken WLTP CO<sub>2</sub>-udslip eller WLTP-forbrug i forbindelse med synet, skal fremstilleren orienteres om, at bilen nu godkendes uden, at WLTP CO<sub>2</sub>-udslip og WLTP-forbrug indsættes i DMR, men at ejeren så vil blive kontaktet af Motorstyrelsen, hvis der skal gennemføres registreringsafgiftsberegninger.

Hvis der er tale om en leasingbil, hvor ejeren ikke kan/vil dokumentere WLTP CO<sub>2</sub>-udslip eller WLTP-forbrug, er der ingen grund til at foretage et syn, medmindre ejeren specifikt beder om at få foretaget et syn (om ønsket som toldsyn).

Hvis fremstilleren for en ikke tidligere i Danmark registreret bil ikke kan/vil dokumentere brændstofforbrug, skal der i DMR i feltet for "Norm" vælges "Ingen norm", og bilens egenvægt skal indsættes. Det samme gælder som tidligere ved konstruktive ændringer af bilens motor eller forøgelse i vægt på over 50 kg og/eller højde på over 15 cm.

### Eksempler

På udklipet herunder ses den nye tekst i DMR om WLTP-CO<sub>2</sub>-udslip. I eksemplet er tilføjet WLTP-tallet 125 (g/km).

Miljøoplysninger	
CO <sub>2</sub> udslip:	<input type="text" value="108,0"/> g/km ?
Samlet beregnet CO <sub>2</sub> -udslip:	<input type="text" value="118,8"/> g/km ?
Emission	
CO <sub>2</sub> udslip WLTP:	<input type="text" value="125"/> g/km ?
Samlet beregnet CO <sub>2</sub> -udslip WLTP:	<input type="text" value="125,0"/> g/km ?
Emission	
CO:	<input type="text" value="122,5"/> mg/km ?
HC+NOX:	<input type="text" value="0,0"/> mg/km ?
NOX:	<input type="text" value="28,2"/> mg/km ?
Partikler:	<input type="text" value="0,04"/> mg/km
Røgtæthed:	<input type="text" value=""/> m-l
ved:	<input type="text" value="0"/> o/min

På udklipet herunder ses den nye tekst om WLTP-forbrug, som kan indsættes som alternativ til WLTP CO<sub>2</sub>-udslip eller som supplement. I eksemplet er tilføjet WLTP-tallet 5,2 (l/100 km/l).

Motor	
Mærkning:	<input text"="" type="text" value="Benzin"/>
Plug in hybrid:	<input type="radio"/> Ja <input checked="" type="radio"/> Nej
Målenorm: *	<input type="text" value="NEDC-2"/>
Brændstofforbrug målt:	<input type="text" value="4,7"/> l/100km
Samlet beregnet brændstofforbrug:	<input type="text" value="23,4"/> km/l ?
Målte værdier for registreringsafgift	
Målenorm WLTP:	<input type="text" value=""/>
Brændstofforbrug målt WLTP:	<input type="text" value="5,2"/> l/100km
Samlet beregnet brændstofforbrug WLTP:	<input type="text" value="23,3"/> km/l ?
Partikelfilter:	<input type="radio"/> Ja <input checked="" type="radio"/> Nej

Udfyldes feltet med "CO<sub>2</sub>-udslip WLTP" ikke, vil "Samlet beregnet CO<sub>2</sub>-udslip WLTP" blive beregnet af systemet ud fra "Brændstofforbrug målt WLTP".

#### Syn i anden anledning

Hvis en fremstiller kommer til syn f.eks. for at få tilføjet en tilkoblingsanordning, skal der ikke tilføjes WLTP-værdier. WLTP-værdier skal kun tilføjes, hvis fremstilleren anmoder om det.

### **14m. Indsættelse af Elektrisk rækkevidde i DMR**

På side 624 tilføjes, at hvis en plugin-hybridbils elektriske rækkevidde ikke er kendt, skal den indsættes med værdien "0". Samme sted tilføjes information vedrørende elbil uden Elektrisk rækkevidde (og/eller Elektrisk forbrug).

#### **MILJØOPLYSNINGER**

##### **Elektrisk rækkevidde**

*Den elektriske rækkevidde for elbiler og plugin hybridbiler (person- og varebil) anføres som hel-  
tal (km), såfremt oplysningen er tilgængelig på tidligere registreringsattest, Dataerklæring eller  
CoC-dokument, eller hvis fremstiller har medbragt anden teknisk dokumentation fra køretøjsfa-  
brikanten eller dennes repræsentant. Elektrisk rækkevidde er angivet i felt 49.2 (NEDC) hen-  
holdsvis 49.5 (WLTP) på et CoC-dokument. Der skal benyttes den angivne generelle rækkevidde  
(ikke bykørsel). Hvis WLTP-tallet er til rådighed, indsættes dette, og ellers NEDC-tallet.*

*Vedrørende elektrisk rækkevidde for plugin-hybridbiler (kaldet OVC på CoC-dokumenter) skal  
vælges værdien benævnt Equivalent All Electric Range (EAER).*

*Bemærk dog, at for plugin hybridbiler skal såvel brændstofforbrug, elektrisk forbrug, elektrisk  
rækkevidde som CO<sub>2</sub>-udslip indsættes efter samme norm.*

*Hvis den elektriske rækkevidde ikke er tilgængelig for en plugin-hybridbil (men de andre for-  
brugsoplysninger er tilgængelige), skal der indsættes værdien "0" i feltet. Fremstilleren skal gø-  
res opmærksom på, at det eventuelt kan medføre, at bilen ikke får et fradrag for batteri, da den  
beregnete teoretiske batterikapacitet bliver 0 kWh.*

*Hvis Elektrisk rækkevidde (og/eller Elektrisk forbrug) ikke er tilgængelige for en elbil, skal der  
under Målenorm vælges "Ingen", og egenvægten skal indsættes. Også her kan det få den be-  
tydning, at bilen ikke får et fradrag for batteri.*

### **14n. Angivelse af originalt partikelfilter i DMR for Euro 6/VI-biler**

På side 625 i Vejledning om syn af køretøjer er angivet, at hvis der i DMR skal krydses af for Partikelfilter (originalt) på lastbil/bus, skal der foreligge dokumentation fra bilfabrikanten for, at bilen er leveret med originalt partikelfilter.

For alle dieselmotorer, hvor der er dokumentation for, at bilen opfylder Euro 6- eller Euro VI-normen, skal det fremover automatisk anses for, at bilen er leveret med originalt partikelfilter, og så skal der i forbindelse med førstegangssyn krydses af for Partikelfilter i DMR, uanset om bilen er ny eller brugt. Partikelfilteret skal fortsat være til stede. Afmontering anses som en konstruktiv ændring, der ikke kan godkendes.

### **14o. Import af elbil fra Tyskland, angivelse af største effekt i DMR**

I Tyskland angives ikke største effekt i registreringsattesten på elbiler, men derimod kun kontinuerlig effekt, altså den effekt, som elmotoren kan yde i uafbrudt mindst 30 minutter.

På side 626 slettes muligheden for, at man i DMR kan angive kontinuerlig effekt for elbiler.

Fremover skal der – også for elbiler registreret første gang efter den 5. december 2005 – angives største effekt i DMR (bl.a. af hensyn til forsikringsselskaberne), og derfor skal der ved syn af en brugt importeret elbil fra Tyskland afleveres supplerende dokumentation fra fabrikanten om bilens største effekt (på engelsk "Maximum net power"). Dette kan f.eks. være CoC-dokument. Oplysningen står i felt 27.3, og hvis der er to motorer, skal summen angives i DMR.

Hvis en synsvirksomhed konstaterer, at det "tyske princip" om kun at angive kontinuerlig effekt på registreringsattester også benyttes i et andet land, ønskes der indsendt oplysning herom til Færdselsstyrelsen, og så vil der efter undersøgelse blive udsendt instruktion om, at der også kommer til at gælde krav om supplerende dokumentation ved godkendelse af brugt importerede elbiler fra det pågældende land.

## 14p. TMA (energiabsorberende enhed), registrering i DMR

TMA er nu oprettet i DMR som Supplerende type "TMA (energiabsorberende enhed)" (side 628).

*TMA må godkendes på Lastbil, Traktor samt Sættevogn, Påhængsvogn med forstilling (drejekrans) og Påhængsredskab – alle tre til bil.*

*TMA inkl. tavleflade er beregnet til montering bag på køretøjer, der benyttes til vognbanespærring.*

- *Køretøj, hvor TMA er aftagelig, skal synes og godkendes med Attest for flere udførelser henholdsvis med og uden TMA. Data, der indsættes i DMR, skal være de, som er gældende for køretøjet monteret med TMA'en. Attest for flere udførelser skal til enhver tid forefindes i køretøjet. Hvis TMA er permanent monteret, skal køretøjet blot godkendes med denne.*
- *Inden godkendelsen af TMA og indsættelse i DMR skal godkendelsesbrevet fra Vejdirektoratet forevises for synsvirksomheden.*
- *TMA'en skal være monteret på køretøjet i henhold til TMA-producentens anvisning. Monteringen skal ved synet kontrolleres i henhold til anvisningen, som skal medbringes til syn.*
- *Køretøj med TMA skal have parkeringsbremser på alle aksler. Dog behøver der på en traktor med TMA kun være parkeringsbremse på bagakslen.*
- *Køretøj inklusiv TMA og tavleflade skal have en køreklar vægt på mindst 10.800 kg. Dog behøver en traktor eksklusiv TMA kun have en køreklar vægt på mindst 9.000 kg.*
- *Et køretøj inklusiv TMA skal ved køreklar vægt og med TMA'en i funktionsstilling have et akseltryk på forakslen på mindst 5.000 kg, dog aldrig mindre end 40% af køretøjets køreklare vægt (inklusive TMA'en). For en traktor gælder dog alene kravet om de 40% af traktorens køreklare vægt (inklusive TMA'en i funktionsstilling). Dokumentation herfor (f.eks. beregning fra opbyggeren) skal forevises ved synet.*
- *En TMA skal være forsynet med afmærkning i henhold til pkt. 6.09.363 i Detailforskrifter for Køretøjer.*
- *Et motordrevet køretøj med TMA skal være forsynet med sæde med tilhørende nakkestøtte konstrueret af køretøjsfabrikanten eller af sædefabrikanten.*

## 14q. Indsættelse af CO<sub>2</sub>-udslip i DMR

På side 631 tilføjes, at en bils CO<sub>2</sub>-udslip kan indsættes i DMR, hvis værdien er tilgængelig. Herunder vises den gældende tekst.

### MILJØOPLYSNINGER

#### CO<sub>2</sub>-udslip

*I feltet indsættes en person- eller varebils CO<sub>2</sub>-udslip målt efter samme norm, som brændstofforbruget er målt efter (se instruktionen under Målenorm og under Brændstofforbrug målt). Værdien indsættes, hvis den er tilgængelig. For elbiler indsættes dog altid værdien "0" for CO<sub>2</sub>-udslip (uanset eventuelt manglende måleværdier for elforbrug). Hvis værdien mangler på en allerede registreret bil, og værdien er til rådighed ved et registreringssyn, må værdien indsættes*

*på biler, som i DMR er angivet med NEDC- eller WLTP-norm, men ikke for biler, der er angivet med NEDC2 som norm. Værdien indsættes efter den norm, som i forvejen fremgår af DMR. Hvis CO<sub>2</sub>-udslippet ikke er tilgængeligt, og brændstofforbruget heller ikke er tilgængeligt, skal person- eller varebilens egenvægt indsættes. Hvis der godkendes konstruktive ændringer, der giver ændring i brændstofforbruget, skal en eventuel anført værdi slettes – og en ny tilhørende værdi indsættes, hvis den er tilgængelig.*

Det bemærkes, at i situationer, hvor CO<sub>2</sub>-udslippet mangler, har det normalt ingen betydning for afgiften, idet CO<sub>2</sub>-udslippet vil blive udregnet automatisk i DMR på basis af det angivne brændstofforbrug efter formlen i registreringsafgiftsloven for omregning mellem forbrug og CO<sub>2</sub>-udslip.

Særligt for biler med køreklar vægt på over 2.585 kg

Instruktionen herom står på side 622.

Man kan komme ud for, at DMR-systemet forlanger, at der indtastes en værdi for Egenvægt (når der ikke er indsat hverken forbrug eller CO<sub>2</sub>-udslip), uanset egenvægten ikke indgår i beregningen for disse biler med køreklar vægt på over 2.585 kg. Når man indsætter en værdi for Egenvægt, kan man lade denne værdi stå.

Særligt for store personbiler og motorcykler

Man kan komme ud for, at DMR-systemet forlanger, at der indtastes en værdi for CO<sub>2</sub>-udslip for en stor personbil eller for en motorcykel. Det er en fejl i systemet, da der ikke skal oplyses om CO<sub>2</sub>-udslip for disse køretøjer.

Hvis en synsvirksomhed kommer i den situation, at man ikke kan komme videre uden at indtaste CO<sub>2</sub>-udslip, skal der indtastes "999".

## **14r. Konstruktive ændringer – mikrofilm hos Motorstyrelsen**

På side 641 ændres instruks i, hvor synsvirksomheden kan henvende sig for at få en udskrift af mikrofilmen med de gamle anmeldelsesblanketter.

Det rødt markerede slettes, og det grønt markerede indsættes:

*Udskrift rekvireres hos Motorstyrelsen via SKAT.DK – Kontakt – Bil og motor – Øvrige henvendelser (log på som virksomhed).*

*Log ind på [skat.dk](https://skat.dk) og vælg: Skriv til os - Registrering/nummerplader - Aktindsigt.*

## **14s. Genfremstilling udgår som mulighed i forbindelse med syn**

Den 1. januar 2024 træder den nye synsbekendtgørelse i kraft, og synsresultatet "genfremstilling" må ikke længere anvendes.

I de tilfælde, hvor genfremstilling hidtil har kunnet anvendes, skal synsresultatet "omsyn" fremadrettet anvendes i stedet, og fremadrettet skal køretøjet medbringes ved ethvert omsyn.

Det betyder, at køretøjet også skal medbringes i de tilfælde, hvor årsagen til at køretøjet ikke kan godkendes kun er manglende dokumenter, som ikke skal sammenholdes med køretøjets indretning og udstyr.

## **14t. Identitetskontrol ved registreringssyn af person- og varebiler**

Fra den 1. januar 2024 skal syns- og omsynsvirksomheder ved alle registreringssyn af person- og varebiler foretage en udvidet identitetskontrol, som omfatter udlæsning af stelnummer via køretøjets elektroniske grænseflade (OBD-system), hvis bilen er forsynet med et OBD-system, som muliggør udlæsning.

Formålet med udlæsning af stelnummer via bilens OBD-system er at styrke identitetskontrollen ved registreringssyn. Udlæsningen skal ses som et bidrag til identitetskontrollen til vurdering af, om der kan være manipuleret med bilens identitet.

Registreringssyn uden dataændringer (RUD-syn) anses som et frivilligt periodisk syn, og her skal udlæsningen således ikke foretages.

#### For synsvirksomheder

Konstateres der uoverensstemmelse mellem bilens iprægede stelnummer og det elektronisk udlæste, skal identiteten undersøges nærmere, herunder f.eks. ved at kontrollere stelnummer i instrumentbræt bag forrude, fabrikationsplade, infotainment-system m.m., samt synsmedarbejderens faglige vurdering af, hvorvidt der kan være foretaget kloning.

Såfremt det fagligt vurderes, at der er tvivl om bilens identitet, skal dette noteres som en fejl på synsrapporten, og bilen skal fremstilles til omsyn ved samme synssted, hvor der skal fremlægges dokumentation for bilens identitet i form af oplysninger fra bilfabrikanten eller dennes repræsentant. Oplysningerne skal være så fyldestgørende, at bilen med sikkerhed kan identificeres.

I de tilfælde, hvor der konstateres uoverensstemmelse mellem bilens iprægede stelnummer og det elektronisk udlæste, men hvor det vurderes, at der ikke er sket manipulation med bilens identitet, opfordres synsvirksomhederne til at underrette Færdselsstyrelsen på e-mailadressen info@fstyr.dk.

#### For omsynsvirksomheder

Konstaterer en omsynsvirksomhed uoverensstemmelse mellem det iprægede stelnummer og det elektronisk udlæste, må bilen ikke godkendes, men skal henvises til en synsvirksomhed.

## **14u. Periodiske syn af udenlandsk registrerede køretøjer**

På side 684 fjernes ordene "and approved" som vist herunder (markeret med rødt). Køretøjet er ikke nødvendigvis "godkendt", da det fortsat kan have visse fejl, som er anført i synsrapporten. Dertil ændres "frie fejl" til "Servicebemærkninger", og det udenlandske køretøjs registreringsnummer skal ikke længere også stå i dette felt, men skal blot stå i det sædvanlige felt for køretøjers registreringsnummer (pkt. nr. 2), medmindre det er for langt til at være i feltet.

### **Synets afslutning**

*Ved synets afslutning udleveres en synsrapport med det aktuelle synsresultat.*

*Under **frie fejl** **Servicebemærkninger** på synsrapporten eller på anden måde anføres **køretøjets udenlandske registreringsnummer** samt følgende tekst:*

*"The vehicle is technical inspected **and approved** in accordance with Directive 2014/45/EC."*

*Hvis registreringsnummeret ikke kan være i det sædvanlige felt hertil, indsættes registreringsnummeret også i punktet med **Servicebemærkninger**.*

## **AFSNIT 19**

### **19a. Toldsyn**

På side 787 foretages følgende ændringer.

#### **19.01 Toldsyn**

##### **1 Grundlag**

Nuværende tekst markeret her med rødt slettes:



Det syn, der skal foretages, består af to dele. Den første del er et syn for kontrol af, at køretøjet opfylder gældende bestemmelser (et registreringssyn). Den anden del er en kontrol af køretøjets identitet, udstyr og stand generelt (kaldet Toldsyn).

Et Toldsyn skal afsluttes ved det samme synssted, som har påbegyndt synet. Først ved afslutningen tages endelig stilling til køretøjets stand og udstyr. Eventuelt omsyn kan således ikke ske ved en omsynsvirksomhed.

Teksten erstattes af den grønt (og gult) markerede, præciserede tekst, hvor det gult markerede er tilføjet i forhold til Meddelelse 2039:

Når der foretages toldsyn af et køretøj, skal der indberettes to separate syn til eSyn. Det første syn er en kontrol af, at køretøjet opfylder gældende bestemmelser (et registreringssyn). Det andet syn er en kontrol af køretøjets identitet, udstyr og stand generelt (kaldet Toldsyn). Registreringssynet skal altid indberettes forud for Toldsynet til eSyn. Der skal dermed betales gebyr for begge syn.

Af hensyn til Færdselstyrelsens kontrol med toldsynede køretøjer, skal der – også i de tilfælde hvor køretøjet ikke godkendes – indberettes såvel registreringssyn som toldsyn i eSyn.

Et Toldsyn skal afsluttes ved det samme synssted, som har påbegyndt førstegangssynet. Først ved den endelige (eventuelt betingede) godkendelse tages endelig stilling til køretøjets stand og udstyr samt overensstemmelse med eventuel fotodokumentation. Der må således ikke indberettes et toldsyn i DMR, medmindre køretøjet kan godkendes (eventuelt betinget).

Såfremt køretøjet ikke godkendes, indberettes alene et registreringssyn i DMR.

Eventuelt omsyn, der er påbegyndt som toldsyn i eSyn, kan således ikke ske ved en omsynsvirksomhed, og det er ikke muligt at tillade genfremstilling uden fornyet besigtigelse af køretøjet.

Et omsyn må kun gennemføres som et toldsyn, såfremt der ved førstegangssynet er indberettet et toldsyn i eSyn.

På side 788 tilføjes det med grønt markeret:

### 3 Gyldighed

Toldsyn gennemføres og indtastes i forbindelse med indberetning til DMR af registreringssynet, når køretøjet kan godkendes (eventuelt betinget). Toldsynet træder i kraft ved godkendelse af køretøjet (evt. betinget). Toldsynet er gældende 4 uger.

I det følgende på side 788 fjernes den rødt markerede tekst:

### 4 Synssteder og betaling

Alle synsvirksomheder, godkendt til at foretage syn af køretøjer af kategori 3, skal tilbyde Toldsyn. Synsvirksomheden kan udpege bestemte synssteder til at gennemføre Toldsyn.

Den enkelte synsvirksomhed afgør, hvorvidt der skal bestilles tid til Toldsyn.

Synsvirksomheden fastsætter betaling for de enkelte ydelser i Toldsyn.

Der betales ikke gebyr til Færdselsstyrelsen for Toldsyn.

På side 790 slettes den med rødt markerede tekst, og den med grønt markeret tilføjes:

### 6 Registrering

Ud over normale data indberettes køretøjets udstyr til DMR ved at udfylde de felter, der findes i skærbilledet om udstyr og stand, som instrueret af Motorstyrelsen.

Når et køretøj godkendes (eventuelt betinget) indberettes ud over normale data tillige køretøjets udstyr til DMR ved at udfylde de felter, der findes i skærbilledet om udstyr og stand.

Efter at køretøjets data er indberettet til DMR, indberettes registrerings- og Toldsynet i eSyn.



Kan køretøjet ikke godkendes, indberettes kun normale data til DMR, og der indberettes ikke toldsyn i eSyn. Når køretøjet efterfølgende godkendes ved samme synssted, indberettes køretøjets udstyr og stand til DMR, og toldsynet indberettes til eSyn.

Synstypen for et importeret køretøj er TIM (Toldsyn-Import) og for et køretøj til eksport TEX (Toldsyn-Export). Synsafgørelsen kan være OMI (over middel stand), MID (middel stand) eller UMI (under middel stand) og må kun anvendes for de to synstyper TIM og TEX i eSyn.

Lidt længere ned på side 790 slettes den med rødt markerede tekst, og den med grønt markerede tilføjes:

- Om køretøjet er i »original stand«, hvis der er tale om et køretøj, der er mere end 34 år gammelt, og som fremstilles til Toldsyn. Feltet udfyldes altid med et "Nej", da registreringsafgiftslovens restriktive fortolkning af begrebet "original stand" for veteranbiler er udgået af loven. Det har således ingen betydning for et veterankøretøjs registreringsafgift, om køretøjet opfylder den gamle, restriktive fortolkning af begrebet "original stand".

Resten af teksten vedrørende original stand udgår.

## 19b. Ny særtransportbekendtgørelse

Der er udsendt ny bekendtgørelse om særtransport, som trådte i kraft den 1. juli 2023.

[Bekendtgørelse om særtransport \(retsinformation.dk\)](https://retsinformation.dk)

Bekendtgørelsen er blevet en del omskrevet. F.eks. er definitioner samlet i én paragraf. Der er også tilføjet en mulighed for, at man for "stort motorredskab" kan søge om tilladelse til at køre på vejene efter reglerne for særtransport. Disse "store motorredskaber" skal imidlertid ikke synes og godkendes, så det har ingen betydning for synsvirksomheder.

Men der er to ændringer med umiddelbar betydning for synsvirksomheder.

Blokpåhængsvogn/bloksættevogn, der tillige er godkendt som "almindelig" påhængsvogn/sættevogn, skal ikke længere have udstedt en ny Blokvognsattest ved hvert syn. Den oprindeligt udstedte attest er således ikke længere tidsmæssigt begrænset. Det samme gælder for lastbil, der er godkendt i flere udførelser (oftest er den anden udførelse en mobilkran). Det svarer til attesten for en lastbil som Trækkraft for blokvogn, som heller ikke "udløber", så længe lastbilen fortsat svarer til attestoplysningerne.

Ejeren af sådan en blokvogn skal således ikke tage sig af den fortrykte tekst på den senest udstedte attest om, at attesten kun er gyldig i 14 måneder. Der vil senere blive lavet en ny FS101-attest, hvor denne tekst ikke fremgår.

Den anden ændring af bekendtgørelsen vedrører blokvognsmoduler. Anvisningerne for, hvordan blokvognsmoduler skal sammensættes, skal nu altid komme fra blokvognsfabrikanten. Tidligere var der mulighed for, at anvisningerne kunne komme fra en teknisk tjeneste. Ændringen har kun betydning, når der kommer et blokvognsmodul til syn, som skal godkendes for første gang. Tidligere godkendte blokvognsmoduler kan fortsætte med den oprindeligt angivne anvisning om, hvordan man sammensætter moduleerne.

## 19c. Godkendelse af udenlandsk/dansk kombination

Afsnittet på side 853 slettes, da cirkulæreskrivelse af 9. juli 1986 om sammenkobling af udenlandsk bil og dansk påhængskøretøj er ophævet.

Når en udenlandsk bil sammenkobles med et dansk påhængskøretøj, er det bilens hjemlands regler, der er gældende, hvilket svarer til, at der i Danmark er regler for, at en dansk lastbil må sammenkobles med en udenlandsk sættevogn uden godkendelse af sammenkoblingen.

## **SYNSGUIDEN**

### **S. Syn af bil med aftagelig tilkoblingsanordning**

I Synsguiden foretages følgende rettelse (markeret med grøn/gult) på side 63:

#### **6. CHASSIS OG DELE FASTGJORT TILCHASSIS**

Afsnit: 6.1. Chassis eller ramme og dertil fastgjorte dele

Punkt: 6.1.6. Mekanisk tilkobling og trækanordning

Noten med \*a) udvides til at indeholde følgende:

**\* a) – Kontrol af tilkobling med aftagelig kuglekobling ved syn.**

**\*a) Er der tvivl om, hvorvidt en aftagelig kuglekobling er mekanisk sikret mod utilsigtet adskillelse eller om sikringsfunktion – eller vurderes kuglekoblingen helt eller delvis at dække nummerpladen eller en tågebaglygte – kontrolleres funktionen ved af- og påmontering af den aftagelige kugle.**

**Kan kontrollen ikke gennemføres alene grundet manglende medbragt aftagelig kuglekobling, eller nøglen til af- og påmontering af den aftagelige kuglekobling:**

**Vurdering af mangler: Væsentlig fejl**

**Synsresultat: Omsyn (se også pkt. 14s. i denne Meddelelse.)**

**På synsrapporten noteres under Frie fejl:**

**6.1. 6. V Aftagelig kuglekobling og trækanordning, nøgle eller aftagelig del mangler**

### **Ikrafttrædelse**

Meddelelsen træder i kraft den 1. januar 2024, og samtidigt ophæves Meddelelse nr. 2039.

Færdselsstyrelsen, den 20. december 2023



Kasper Bruun Graversen  
Kontorchef