

## Nyheder og ændringer i Vejledning om syn af køretøjer, Juli 2024

Færdselsstyrelsen har foretaget en opdatering af Vejledning om syn af køretøjer. Den nye version kaldes Juli 2024 og er gældende fra den 1. juli 2024.

Bemærk, at der pr. samme dato er sket ændringer i, hvilken version af Dataerklæringer, der skal anvendes for en række køretøjer. Dataerklæringerne findes på Færdselsstyrelsens hjemmeside.

Der er tale om en større sammenskrivning af de tidligere fire udstyrsbekendtgørelser og alle de tidligere Detailforskrifter for Køretøjer (DfK). Dertil indgår nu også bestemmelserne fra den tidligere bekendtgørelse om minitruck og om prøvningsinstanser (bilaget med de tekniske krav ved ombygninger).

Regulativerne fra Forende Nationer blev tidligere kaldet UNECE-regulativer. Fremover benyttes i DfK den danske betegnelse FN-regulativer. Begrebet UNECE kan stadig ses enkelte steder.

Hvis en tekst er markeret med gult, betyder det, at der i forhold til den foregående version er sket ændringer i den pågældende tekst i form af indholdsmæssige ændringer eller tydeliggørelse af allerede kendte bestemmelser.

For så vidt angår DfK, er bekendtgørelsen blevet skrevet en del om. For så vidt angår bilag 1 i DfK med de tekniske krav i afsnit 1-11, er der ikke markeret med gult, bortset fra, at der er markeret gult på overgangsbestemmelser med Før 01.07.24. Den nugældende tekst vil så lige ovenfor angivelsen af "Før 01.07.24" være med en forskel i forhold til den tidligere tekst – uden at have en gul markering.

Tekst markeret med gråt stammer fra Meddelelser, der nu udgår. Disse ændringer er ikke omtalt i det følgende.

Ændringer i afsnit 13 om ADR fra Meddelelse 2037 er dog ikke markeret med gråt (ændringer var ej heller markeret i Meddelelse 2037).

Redaktionelle ændringer er ikke markeret.

Der er i Vejledning om syn af køretøjer fortsat en del punkter, der handler om, hvordan kontrollen udføres ved et syn, f.eks. bremseafprøvning og afprøvning for luftforurening. Disse punkter hører egentlig til i Synsguiden, og disse punkter vil på et senere tidspunkt blive overført til Synsguiden og slettet fra Vejledning om syn af køretøjer.

### Vigtige ændringer:

- De tekniske krav ved ombygninger, der hidtil stod spredt i afsnit 1-10 og i afsnit 18.05, er nu samlet i bilag 2, som er blevet en del af DfK. Størstedelen af indholdet er flyttet fra bekendtgørelse om prøvningsinstanser.
- Der er ikke længere krav om E-godkendelse af slidkomponenter (bremser og udstødning) på over 20 år gamle køretøjer.  
Reglen om, at e-godkendte køretøjer skal monteres med E-godkendte komponenter, hvis komponenterne er omfattet af et FN-regulativ med mulighed for godkendelse af komponenter, er stadig gældende og drejer sig primært om:
  - Bremsebelægninger samt skiver/tromler (træder i kraft på senere tidspunkter)
  - Lygter og reflekser
  - Dæk
  - Tilkoblingsanordninger (herunder tilhørende komponenter)
  - Safarigitter o.lign.
  - Sikkerhedsseler
  - Spejle
- Bestemmelser om sammenkobling af personbil/varebil med påhængskøretøj fremgår nu af selve bekendtgørelsen. Begrebet "synsfri sammenkobling" er ikke udgået (endnu), men man behøver ikke længere have godkendt en personbil/varebil til synsfri sammenkobling for at måtte tilkoble

- et påhængskøretøj. Hvis det trækkende køretøj er godkendt med tilkoblingsanordning, må man sammenkoble. Det er altså samme princip, som har været gældende for traktorvogntog i cirka 20 år. En fremstiller kan stadig bede om at få et køretøj godkendt til synsfri sammenkobling, men det er altså fremover kun nødvendigt for lastbiler og påhængskøretøjer til disse.
- EU's bestemmelser om, at ombygning til campingbil, rustvogn, ambulance og bil særligt indrettet til transport af handicappede kan godkendes på basis af en personbil M2/M3, en varebil N1 eller en lastbil N2/N3 (uden ændringer af de oprindelige dele), er indsat i DfK. Det bevirker forskellige ændringer vedrørende dokumentation og import.
  - Der er kommet krav om fabrikationsplade på alle ny køretøjer. Det har især betydning for traktorer og for traktorpåhængsvogne, hvor tilladte vægte til brug ved sammenkobling så vil fremgå af traktorens fabrikationsplade, og tilladte vægte for en uregistreret traktorpåhængsvogn vil fremgå af traktorpåhængsvognens fabrikationsplade. For motorcykler indebærer det, at også nye, ikke-e-godkendte motorcykler vil være forsynet med oplysning om standstøj angivet på fabrikationspladen.
  - Overgangsreglerne for luftforurening er ændret, så de nu er i overensstemmelse med de oprindelige EF-regler. Det betyder, at (brugt importerede) biler med slagvolumen mellem 1.400 og 2.000 cm<sup>3</sup> i praksis ikke skal have katalysator, hvis de er registreret første gang før den 1. januar 1993. For de øvrige (under 1.400 cm<sup>3</sup> og over 2.000 cm<sup>3</sup>) gælder kravet fortsat fra 1. oktober 1990.
  - Tilkoblingsanordninger skal nu monteres efter køretøjsfabrikantens anvisning for alle nye køretøjer, også lastbiler og motorcykler/knallerter (men ikke motorredskaber).

Herunder er angivet de vigtigste ændringer og præciseringer, der ikke er rent redaktionelle:

- |                    |  |
|--------------------|--|
| Side 34            | For at undgå hver eneste gang at benytte vendingen "fabrikanten eller dennes repræsentant" er der angivet, at når der i vejledningen skrives "fabrikant", menes der "fabrikanten eller dennes repræsentant".<br><br>Tilsvarende er angivet, at når der benyttes ordet "prøvningsinstans", menes der "prøvningsinstans eller en teknisk tjeneste".                                      |
| § 10 (side 39)     | Der er ikke længere krav om E-godkendelse af slidkomponenter (bremser og udstødning) på over 20 år gamle e-godkendte køretøjer.  |
| § 13 (side 40)     | Sammenkobling af person-/varebiler med påhængskøretøj er blevet en brugerbestemmelse. Godkendelse til synsfri sammenkobling er ikke længere nødvendig. Det betyder tillige, at man til en dansk bil kan tilkoble f.eks. en udenlandsk campingvogn (hvis kobling og elstik passer, og vægten ikke er for stor).   |
| 1.03.021 (side 52) | EU's bestemmelser om, at campingbil, rustvogn, ambulance og bil særligt indrettet til transport af handicappede kan godkendes på basis af en personbil M2/M3, en varebil N1 eller en lastbil N2/N3 (uden ændringer af de oprindelige dele), er indsat i DfK. Det bevirker forskellige ændringer vedrørende dokumentation og import.  |
| 1.03.025 (side 56) | Skærpe i tekst om opmåling af længder af beboelsesrum, der nu inkluderer eventuel alkove/hems over forsæderne foran adskillelsen, i lastbil, der er indrettet til både transport af gods og til beboelse.  |
| 1.03.364 (side 58) | Dokumentationsmæssig lempelse i bestemmelserne om montering af campingkasse på pickup-bil. Der kan monteres campingkasse på en varebil N1 uden, at bilen skal opfylde de tekniske krav til personbil M1, når bilen godkendes i to udførelser, hvor den udførelse 1, som angives i DMR, er en personbil M1 (med campingkasse) og udførelse 2, som er en varebil N1 (uden campingkasse). |

- 2.01.001 (side 77) Traktor, traktorpåhængsvogn og påhængskøretøj til knallert skal nu også (som biler, motorcykler m.v.) være forsynet med 17-tegns stelnummer.
- 2.01.020 m.fl. (s.80->) Bil, påhængskøretøj til bil, motorcykel, knallert, påhængskøretøj til motorcykel, traktor, traktorpåhængsvogn skal nu være forsynet med fabrikationsplade.
- 2.01.040 (side 80) Knallert (også ikke e-godkendt stor knallert) skal nu være forsynet med mærkning af komponenter m.v. Det indebærer bl.a. en mærkat på knallerten med oversigt over de mærkede dele.
- 2.02 (side 84) Krav om påskrifter på tunge køretøjer med totalvægt og last er faldet bort. Tilsvarende er krav om særlig påskrift om vægte m.v. af sættevogn til synsfri sammenkobling faldet væk. Der er stadig enkelte krav tilbage.
- 3.01.150 (2) Punktet er slettet, og der er i stedet et nyt pkt. 9.05.030 (2), hvorefter tilkoblingsanordning på motorcykel skal monteres efter motorcykelfabrikantens anvisning. Det samme gælder pkt. 3.01.160 (2), som er erstattet af pkt. 9.05.041 (2).
- 3.01.200 (1) (side 95) I tillæg til de allerede pr. 1/1-2024 indførte ændringer i bestemmelserne for vægte og dimensioner er der tilføjet en lempeligere regel for vogntogsvægt for visse 6-akslede vogntog (i praksis 5-akslet lastbil med 1-akslet påhængskøretøj og 2-akslet lastbil med 4-akslet påhængskøretøj – begge forekommer sjældent).
- 3.01.V08 (side 114) Afsnit fra Meddelelse 2040 om at forøge de tilladte vægte (tunge køretøjer).
- 3.02.001 (side 119) Køretøj med "temperaturkontrolleret opbygning" (som må være 2,60 m brede) skal ikke længere være forsynet med køle- eller varmeaggregat, men skal blot have sidevægge med en tykkelse på mindst 45 mm.
- 4.01.050 (side 135) Traktorer – også godkendte traktorer – kan nu være forsynet med bæltter, hvis styreapparatet opfylder de tekniske krav i forordning 2015/208/EU, bilag V og XXXIII. Vægtene er foreløbig uændrede, men der ventes en ny dimensionsbekendtgørelse til 1. januar 2025 med ny grænser.
- 5.01.120 (side 156) Ændrede krav til bremses på traktorpåhængsvogn. Disse skal nu altid være forsynet med bremses, hvis de har et samlet tilladt akseltryk på over 1.500 kg – uanset den trækkende traktors vægt. Hvis traktorpåhængsvognens tilladte totalvægt er over 8.000 kg, kan bremsen ikke være en påløbsbremse. Der gælder de samme krav til ikke-registreringspligtige påhængsredskaber, idet grænsen for absolut krav om bremses dog er en totalvægt på 3.500 kg.
- 5.01.120 (side 157) Nye traktorpåhængsvogne skal være forsynet med ALB eller MB til bremsesne. ALB er dog ikke krav på traktorpåhængsvogne uden affjedring.
- 5.03.001 (side 167) Der er nu angivet, hvor man skal finde det tryk, der skal benyttes, når man laver fremregning af bremsepræstation for køretøjer med trykluftbremses.
- 5.03.050 (side 180) Kravene til driftsbremsen for traktorer er øget til 3,55 m/s<sup>2</sup> for traktorer, der kan køre 30 km/t (bestemmelsen er uændret 5,0 m/s<sup>2</sup> for traktorer, der kan køre 40 km/t). Dertil skal parkeringsbremsen nu kunne holde en traktor på en hældning på 18% imod tidligere 12%.
- 5.03.050 (side 180) Kravene til driftsbremsen for traktorpåhængsvogn er øget til 35% for traktorer, der kan køre 30 km/t (bestemmelsen er uændret 50% for traktorpåhængsvogne, der skal godkendes til at Tempo 40).

- 5.03.200 (side 185) I traktorvogntog med ubremset påhængsvogn skal traktoren kunne give vogntoget en deceleration på  $3,2 \text{ m/s}^2$ . Dette vil blive erklæret på Dataerklæringen i forbindelse med et registreringssyn og vil have betydning for, hvor tung en ubremset påhængsvogn, som traktoren kan godkendes til. For traktorer, der ikke registreres, vil det være en brugerbestemmelse. Bestemmelsen afløser den gamle bestemmelse om, at mindst 50% af vogntogets faktiske totalvægt skal hvile på bremsende hjul.
- 6.02.006 (side 200) Søgelygter og arbejdslygter er nu opdelt i to afsnit. Der er nye krav til disse. Blandt andet skal både søgelygte og arbejdslygte slukke automatisk, når køretøjets fremadgående hastighed overstiger  $15 \text{ km/t}$  (bortset fra søgelygte på politiets patruljekøretøjer).
- 6.02.006 (side 200) Arbejdslygte skal nu være funktionsmærket som baklygte eller manøvreringslygte.
- 6.02.008 (side 201) Nyt punkt med manøvreringslygter. Sådanne lygter har til formål at give supplerende belysning langs siden af køretøjet under langsomme manøvrer. De skal slukkes automatisk, når køretøjets fremadgående hastighed overstiger  $15 \text{ km/t}$ .  
Manøvreringslygter er – i modsætning til søgelygter og arbejdslygter – en del af EU godkendelsessystemet, så der er også krav til funktionsmærkning som manøvreringslygte ("ML").
- 6.03.021 (side 217) Personbil M1, der er over  $1,80 \text{ m}$  bred, må ikke længere være forsynet med et ubegrænset antal fremad- og bagudrettede markeringslygter, men højst fire for og fire bag. Samme regel gælder for varebil N1 og personbil M2 med tilladt totalvægt, der ikke overstiger  $3.500 \text{ kg}$ , samt for traktor.
- 6.04.003 (side 232) Nødbremsesignal defineres (stoplygter eller retningsviserlygter blinker ved stor deceleration). Nye biler skal være forsynet med nødbremsesignal.
- 6.04.005 (side 233) De fleste muligheder for godkendelse af afmærkningslygter er faldet bort. Eneste mulighed er nu, at afmærkningslygten skal være godkendt og mærket i henhold til FN-regulativ 65.
- 6.11.111 (side 267) Påhængs-/sættevogn O1/O2, der er længere end  $8,00 \text{ m}$  lang, skal nu være forsynet med refleksplanke bagpå.
- 6.13.025 (side 273) Lastbil N2/N3 (samt påhængs-/sættevogn O3/O4) skal nu være forsynet med konturafmærkning (eventuelt linjeafmærkning). Ved en fejl er der ikke i DfK angivet overgangsbestemmelse, men der er i VOSAK indsat overgangsbestemmelse, som er gældende (ikke krav om konturafmærkning for køretøjer fra før 01.07.24).
- 7.05.099 (side 290) Motordrevne blokvoagne skal nu opfylde støjkravene gældende for lastbiler.
- 7.06.021 (side 297) Overgangsreglerne for luftforurening er ændret, så de nu er i overensstemmelse med de oprindelige EF-regler. Det betyder, at (brugt importerede) biler med slagvolumen mellem  $1.400$  og  $2.000 \text{ cm}^3$  i praksis ikke skal have katalysator, hvis de er registreret første gang før den 1. januar 1993. For de øvrige (under  $1.400 \text{ cm}^3$  og over  $2.000 \text{ cm}^3$ ) gælder kravet fortsat fra 1. oktober 1990.
- 7.10 (side 318) Køretøjer, der skal godkendes med brint som drivkraft, skal være EU-typegodkendte, eller godkendelse ved syn må kun ske efter tilladelse udstedt af Færdselsstyrelsen på baggrund af dokumentation for opfyldelse af kravene.

- 8.02.002 (side 323) Der er tilføjet en ekstra anvendelseskategori under Dæk: Vinterdæk til krævende sneforhold (med »M+S«-mærkning og alpint symbol »tre bjergtinder og et snefnug«).
- De tidligere bestemmelser for personbil M1 og mindre varebiler N1 om kombinationen af radialdæk/diagonaldæk og almindelige dæk/terræn- og vinterdæk er flyttet til bilag 2, der handler om ombygning. Der vil altid være tale om ombygning, da ingen bilfabrikanter leverer de nævnte biler med dæk, der adskiller sig på de nævnte punkter.
- 8.02.003 (side 323) Det er tilføjet, at ikke kun dæk men også fælge skal være beregnet til en belastning svarende til det tilladte akseltryk. Bestemmelsen bevirker, at "hjemmelavede" fælge ikke må godkendes. Se tekst.
- 9.01.024 (side 339) Bestemmelserne om adskillelser i varebil N1 er ændret. Der skal nu enten være fuld adskillelse mellem førerrum og varerum (ikke kun bag førersædet), eller der skal være fastgørelsesanordninger (surringsøjjer), der opfylder ISO-standard 27956:2009.
- Hvis der ved registreringsyn godkendes en varebil N1, der har fået eftermonteret fastgørelsesanordninger eller eftermonteret adskillelse, skal der foreligge dokumentation for opfyldelsen af kravene. Se tekst. Og dokumentationen skal – som med al anden dokumentation, der forevises ved syn – uploades til Dokumentportalen.
- 9.01.340 (side 344) Bestemmelserne om indretning af ambulancer er ændret. Indretningen skal nu opfylde standard DS/EN 1789:2020.
- Hvis der ved registreringsyn godkendes en bil, der er ombygget til ambulance, skal der foreligge dokumentation for opfyldelsen af kravene. Se tekst. Og dokumentationen skal – som med al anden dokumentation, der forevises ved syn – uploades til Dokumentportalen.
- 9.03.001 (side 349) Bestemmelserne om montering af tank er ændret. En tank skal monteres som anvist af køretøjsfabrikanten. Se tekst.
- 9.05.020 (side 351) Tilkoblingsanordninger og monteringsbeslag på biler og påhængskøretøjer (9.05.100 og 9.05.120) skal nu opfylde de konstruktive bestemmelser i FN-regulativ 55-01. Dette gælder nu også for tunge køretøjer (tidligere kun person-/varebil). Dokumentationen kan være en erklæring fra komponentfabrikanten eller en prøvningsinstans (hvis komponenterne ikke er E-godkendte).
- 9.05.020 (side 351) Tilkoblingsanordning skal nu altid monteres efter bilfabrikantens anvisning. Dette gælder nu også for tunge køretøjer (tidligere kun person-/varebil). Synsvirkomheden skal normalt ikke kræve oplysninger om montering fremlagt – kun ved montering på ændret chassis/karrosseri, ved ændret koblingsoverhæng eller i øvrigt ved begrundet tvivl om korrekt montering.
- 9.05.030 (side 353) Tilkoblingsanordninger og monteringsbeslag på motorcykel og knallert (9.05.041) skal nu generelt opfylde de konstruktive bestemmelser i forordning 44/2014/EU, bilag V. Tidligere godkendte tilkoblingsanordninger kører videre og kan også godkendes med andet påhængskøretøj, der ikke har højere tilladt totalvægt.
- 9.05.030 (side 354) Tilkoblingsanordning på motorcykel og knallert (9.05.041) skal nu monteres efter motorcykel-/knallertfabrikantens anvisninger. Det er ikke længere tilkoblingsfabrikanten, der kan oplyse, at motorcyklen kan tåle at trække påhængsvogn – og hvor stor en vægt.

- 9.05.050 (side 354) Tilkoblingsanordninger og monteringsbeslag på traktor og traktorpåhængsvogn skal nu opfylde de konstruktive bestemmelser i forordning 2015/208/EU, bilag XXXIV, FN-regulativ 55-01 eller FN-regulativ 147.
- 9.05.310 (side 357) Justeret tekst om kontrol af D-værdier i relation til vogntogsvægt. Vogntogsvægten kan reduceres, hvis fremstilleren ønsker det.
- 9.08.001 (side 375) Afskærmning bagtil mod underkøring (bagkofanger) skal nu generelt være monteret højst 0,45 m over jorden mod tidligere 0,55 m. Der er dog en undtagelse i forbindelse med lange overhæng, hvor bagkofangeren kan få lov at sidde op til 0,55 m over vejbanen. Hvis denne undtagelse benyttes, skal der afleveres dokumentation ved syn for, at bagkofangeren er nødt til at blive monteret højere for at klare en frigangsvinkel på op til 8° i henhold til standard ISO 612:1978.
- Der er ikke ændret på bestemmelserne om medbringertruck, som står i dimensionsbekendtgørelsen. Her er kravet fortsat højst 0,55 m.
- 9.08.001 (side 371) Afskærmning bagtil mod underkøring (bagkofanger) må nu kun være anbragt 0,30 m foran køretøjets bageste punkt – dog de sædvanlige 0,40 m for lastbil N2 med en totalvægt på højst 8.000 kg og for traktorpåhængsvogn. Og undtagelsen på 0,70 m for køretøjer, hvor ladet hejses op fra bagenden er også bevaret.
- 10.02.020 (side 400) Alle biler skal nu være forsynet med selealarm på de forreste pladser i henhold til FN-regulativ 16-07. Ved syn kontrolleres ikke, om selearmen specifikt opfylder FN-regulativ 16-07, men alene at bilen er forsynet med selealarm.
- 10.02.021 (side 401) Personbil M1 skal nu være forsynet med barnefastholdelsesanordninger (Isofix/iSize) (mindst to på bagsædet) og selealarm på bagsædepladserne. Ved syn kontrolleres ikke, om barnefastholdelsesanordning og selearmen specifikt opfylder de gældende krav, men alene at bilen er forsynet med mindst to barnefastholdelsesanordninger og selealarm ved alle siddepladser på bagsædet. Kravene gælder ikke for ambulance, rustvogn og campingbil samt for køretøjer, der anvendes til transport af handicappede, samt køretøjer beregnet til brug af forsvaret, civilforsvaret, brandvæsenet og politiet.
- 10.03.021 (side 419) Personbil M1 skal nu være forsynet med udvendigt sidespejl på begge sider (tidligere kun krav om sidespejl i venstre side). Der behøver ikke længere være indvendigt førerspejl, hvis et sådant spejl på grund af bilens opbygning ikke giver noget udsyn bagud. Tidligere var denne undtagelse forbeholdt campingbiler.
- 10.03.050 (side 427) Traktor skal nu (ligesom personbil M1) også have et udvendigt sidespejl i højre side.
- 10.04.020 (side 429) Bil (og motorcykel og knallert, der kan køre over 25 km/t) skal nu være forsynet med en kilometertæller (som – uanset navnet – eventuelt kan angive den tilbagelagte strækning i miles).
- 10.04.020 (side 429) Bil (og motorcykel og knallert, der kan køre over 25 km/t) skal nu være forsynet med en kilometertæller (som – uanset navnet – eventuelt kan angive den tilbagelagte strækning i miles).
- 10.04.050 (side 430) Traktor, der kan køre over 30 km/t, skal nu være forsynet med speedometer.

- 10.05.030 (side 432) Varebil N1 (og motorcykel og knallert, der har køreklar vægt over 35 kg) skal nu være forsynet med en tyverisikring.
- 11.01.001 (side 431) Den tidligere FN-regulativ 51-02-støjmålemetode genindføres, fordi metoden benyttes ved udstedelse af individuel EU-godkendelse. Denne måling er meget billigere at udføre, og i det fleste tilfælde er den betydeligt lempeligere end den nyere 51-03 metode. I enkelte tilfælde (meget hurtige biler) kan den nye 51-03 metode dog være lempeligere, og derfor er den angivet som et alternativ.
- 11.01.006 (side 437) Opdatering af krav til lydtrykmåleren, der benyttes til støjmåling. Det er den type (klasse 2), som der allerede er krav om, at en synsvirksomhed er i besiddelse af.
- 11.03.040 (side 441) Opdatering af krav til tolerance ved hastighedsmåling af knallert. Tidligere var den 20%. Nu er den henholdsvis 15% og 10% (lille knallert og stor knallert).
- Bilag 2 (side 442) Alle bestemmelser fra det tidligere afsnit 18.05 indgår nu i et nyt bilag 2 til selve bekendtgørelsen (DfK). Det er bestemmelser fra bekendtgørelsen om prøvningsinstanser samt vejledningstekster fra afsnit 18.05 vedrørende ombygninger.
- Bilag 2 er udbygget til at omfatte ombygninger af alle arter af køretøjer.
- Ombygningsbestemmelser, der tidligere stod under specifikke punkter i DfK, f.eks. om forlængelse af chassisramme, er nu taget ud af bilag 1 (med selve de tekniske krav i DfK) og flyttet til det nye bilag 2 (bestemmelser om ombygning).
- 1.1. (side 442) Bestemmelserne om, hvad der anses som en konstruktiv ændring, er nu samlet i dette punkt. Læs teksten. Der er bl.a. nyt om softwareopdateringer fra fabrikanten af køretøjet, som på visse betingelser ikke anses som en konstruktiv ændring (hvis data angivet i DMR er uændrede).
- 1.2. (side 443) Begrebet "myndighedsgodkendelse" er ændret til blot "godkendelse", og dette udtryk er defineret.
- 1.3. (side 447) Det fremgår af prøvningsinstansbekendtgørelsen, at rapporter skal være udfærdiget på dansk, engelsk, norsk, svensk eller tysk. Så dette er et krav, når der præsenteres rapporter fra en prøvningsinstans.
- 1.4. (side 447) Teksten i dette punkt er ikke ny, men der bliver jævnligt spurgt til, om ombygninger på brugt importerede køretøjer uden videre kan godkendes. Svaret er nej.
- Bestemmelser om ombyggede køretøjer er nationale bestemmelser, og der findes ikke fælles EU-regler for ombygning af køretøjer.
- Derfor skal de ombyggede køretøjer, der ønskes registreret i Danmark, altid opfylde de danske bestemmelser – som dog giver mulighed for godkendelse af ombygningerne, hvis den oprindelige dokumentation for ombygningen fremskaffes og svarer til de danske bestemmelser.
- 2.1.3. (side 448) Da bestemmelserne om ombygning nu også omfatter typegodkendelsespligtige køretøjer, er der angivet, at det er nødvendigt at ansøge om en ny godkendelseserklæring forud for syn af konstruktive ændringer af styreapparat, bremses, motor eller bærende elementer på sådanne køretøjer.

- 2.2.1.1.1 (side 451) Tidligere kunne man i særlige tilfælde for ældre køretøjer ved syn få godkendt effektforøgelse på op til 20% uden dokumentation, der indeholder konkret stillingtagen til køretøjsændringerne, fra køretøjsfabrikanten eller kontrol ved en prøvningsinstans, da det ikke var angivet, hvordan de 20% konkret skulle dokumenteres.
- Denne særlige undtagelse er ophørt, så der grundlæggende gælder samme dokumentationsregler uanset størrelsen af effektforøgelsen.
- Til gengæld er der i pkt. 2.2.1.4.1. (side 426) anført en række tilfælde med f.eks. udskiftning af karburator og indsugning/udstødning på biler fra før 1. oktober 1982, hvor udskiftningen nu ikke længere anses som en konstruktiv ændring, der kræver syn og godkendelse.
- Det helt tilsvarende gælder for motorcykler i pkt. 3.2.1.1.1. og 3.2.1.4.1.
- 2.4.1. (side 458) Bestemmelsen om, hvordan man må kombinere dæk med forskellig opbygning og forskellig anvendelseskategori, er flyttet fra afsnit 8.02 og hertil. Man må fortsat på personbil M1 og varebil N1 (med tilladt totalvægt på højst 3.000 kg) ikke kombinere f.eks. radialdæk på forhjul med diagonaldæk på baghjul – medmindre bilfabrikanten tillader dette, og så anses det for en konstruktiv ændring, der skal synes og godkendes (eventuelt i flere udførelser).
- Bestemmelserne gælder – i modsætning til tidligere – også for biler fra før 1. maj 1977.
- 2.5.3. (side 461) Princippet gældende for fjedre og støddæmpere om, at hvis komponentfabrikanten har lavet disse beregnet til en bestemt bilmodel og -variant, så anses udskiftning ikke som en konstruktiv ændring (ved maks. sænkning på 40 mm), er videreført til krævningsstabilisator med begrænsning i ændringen af tykkelsen (diametere) på 3 mm efter komponentfabrikantens anvisning.
- 2.8.2.4. (side 472) Montering af læssekran m.v. Bestemmelserne er grundlæggende de samme – det vil sige, at disse skal monteres efter køretøjsfabrikantens anvisninger.
- Den alternative bestemmelse vedrørende krav til spændinger i chassisrammen ved anvendelse (1.500 kp/cm<sup>2</sup>) er også videreført, men hvor det før ikke var angivet, hvem der skulle dokumentere dette ved syn, er det nu angivet, at det skal være en prøvningsinstans, der udfærdiger dokumentationen.
- 2.9.1. (side 473) Bestemmelserne om udskiftning af rat er skrevet lidt om, men er i princippet de samme som hidtil. Da Bestemmelserne nu også gælder busser/lastbiler, er der tilføjet yderligere om kravene i den forbindelse. Det er også tilføjet, at man ikke må sætte et "Yoke"-rat i en bil, der ikke er beregnet til dette (forudsætter anden styretøjsudveksling).
- 2.14. (side 486 ->) Der er indsat nye punkter om LDWS (2.14.), ELKS (2.15.), AEBS (2.16.), adaptiv fartpilot (2.17.) samt ESC på motorcykler (3.11) – alt sammen moderne førerhjælpesystemer – hvor man ikke må foretage ændringer af funktionen uden godkendelse/afprøvning.
- 2.19 (side 491) Der er indsat bestemmelser om montering af servohjælp (servostyring), som er møntet især på montering af elservo på ældre biler.
- Elservo kan f.eks. have en udenlandsk godkendelse, men alternativt er der opstillet en testmetode af begrænset omfang, som kan udføres af en prøvningsinstans.



- 2.20. (side 492) Indholdet fra Meddelelse nr. 1998 om konvertering til eldrift er indsat med mindre justeringer. Tilsvarende er bestemmelserne indsat i pkt. 3.12. for motorcykler.
- En rapport fra en prøvningsinstans skal nu ikke længere indsendes til Færdselsstyrelsen forinden godkendelsen af køretøjet, men kan præsenteres direkte ved synsvirksomheden.
- Tidligere stod der også nogle steder vendingen "ved afprøvning", hvor der nu står, at prøvningsinstansen skal "kontrollere". Opfyldelsen af et bestemt krav kan altså i nogle tilfælde sikres ved en kontrol af indgående komponenter i stedet for en egentlig teknisk afprøvning.
- 3.1.1. (side 495) Hvor det ikke før var tilladt at ændre på hjul og fjedre på tohjulede motorcykler med sidevogn og på trehjulede motorcykler, er dette nu blevet tilladt.
- 4.1. (side 522) Knallerter er også indsat som et punkt, og man kan se, at der ikke må foretages konstruktive ændringer på knallerter – bortset fra de ændringer af hjul og fjedre, som på en motorcykel ikke anses som konstruktive ændringer.
- 5.1. (side 523) Traktorer er også indsat som et punkt. Grundlæggende skal det dokumenteres, at de tekniske krav i bilag 1 er opfyldt, hvis der foretages konstruktive ændringer på traktoren. Ved ændring af dieselmotor skal der foretages en særlig test af røggasværdier.
- 6.1. (side 524) Motorredskaber er også indsat som et punkt. Grundlæggende skal det dokumenteres, at de tekniske krav i bilag 1 er opfyldt, hvis der foretages konstruktive ændringer på motorredskabet. Motorredskaber vil sjældent være registrerede og vil derfor sjældent skulle til syn i forbindelse med ændringer, så overholdelse af bestemmelserne altså bliver en brugerbestemmelse – og eventuel kontrol af politiet på vejen.
- 7.1. (side 525) Påhængskøretøjer er også indsat som et punkt. Grundlæggende skal det dokumenteres, at de tekniske krav i bilag 1 er opfyldt, hvis der foretages konstruktive ændringer på påhængskøretøjet.
- Bestemmelserne inkluderer punkter om udskiftning af hjul, montering af ESC, afmontering af bremses, ændring af karrosseri/chassisramme og montering af læssekran m.v. Bestemmelserne tager udgangspunkt i de tilsvarende bestemmelser for bil.
8. (side 528) Replica-biler. Bestemmelserne er en videreførelse af de tidligere bestemmelser i afsnit 18.04.
- Der er dog sket to ændringer:
1. Hjulophæng behøver ikke længere være af samme type som originalbilen
  2. Motor og gearkasse skal til gengæld nu være samme type, forstået sådan, at hvis originalbilen har V8-benzinmotor og manuelt gear, så skal replica-bilen også have V8-benzinmotor og manuelt gear.
9. (side 531) Bestemmelserne om biler beregnet til motorløb er overført uændrede fra afsnit 18.02.
10. (side 533) Bestemmelserne om motorcykler beregnet til motorløb er overført uændrede fra afsnit 18.03.
- Bilag 3 (side 535) Bilag 3 er blot en oversigt med de fuldstændige titler på alle de EF- og EU-direktiver/forordninger samt FN-regulativer, der forekommer i DfK.

- 12.340 (side 565) Der er mindre præciseringer i afsnittet om udrykningskøretøjer. F.eks. kan gamle tilladelser udstedt af Rigspolitiet kun anvendes indtil den 30. juni 2029.
- 12.351 (side 576) Ved godkendelse ved syn af en ny taxi skal nu ikke længere medbringes CoC (til brug for kontrol af forbrugstallet, og om bilen opfylder Euro 6b), men det er tilstrækkeligt, at bilen er indlagt af importøren i DMR, og forbrugstallet i DMR benyttes ved kontrollen.
- Det samme gælder ved de øvrige afsnit: 12.352 Limousine, 12.353 Bil til sygetransport, 12.354 Bil til rutekørsel, og 12.355 Kørsel for offentlig myndighed.
- 12.361 (side 600) Præcisering omkring speederpedal på invalidebil med venstrefodsbetjent speederpedal, hvor det nu også kan godkendes, at den almindelige speederpedal frakobles elektronisk.
- 12.371 (side 605) Ny mulighed for at anvende prøveskilte på lufthavnskøretøjer ved kørsel udenfor lufthavnsområdet.
- 13.310 (side 611) Afsnittet om vejtransport af farligt gods (ADR) svarer til seneste Meddelelse nr. 2037.
- 13.461 (side 658) Der er foretaget forskellige præciseringer og tilføjelser af vejledningstekst i afsnittet om transport af dyr. Afsnit, som er rene brugerbestemmelser, er taget ud, da de ikke har betydning i forbindelse med syn.
- 14.02.1.2 (side 651) Præcisering af reglerne for ukomplette køretøjer med CoC (incomplete). Fremlæggelse af incomplete CoC, eller at der er indlagt incomplete CoC i DMR fritager ikke for fremlæggelse af Dataerklæring eller godkendelseserklæring ved synet.
- 14.02.1.2 (side 679->) Der er foretaget præciseringer i punkterne med mulige godkendelsesgrundlag ved syn for de forskellige køretøjsarter.
- 14.02.1.2 (side 680) Som følge af de nye bestemmelser i DfK om, at campingbil, rustvogn, ambulance eller bil særligt indrettet til transport af handicappede, kan være baseret på en personbil M2/M3, en varebil N1 eller en lastbil N2/N3, er der angivet et komplet sæt af nye muligheder for at håndtere disse biler, der anses som personbil M1 (medmindre de er beregnet til mere end 9 personer).
- 14.02.1.2 (side 686) Det præciseres, at hvis et køretøj er EU-typegodkendt, må der ikke udstedes Dataerklæring og køretøjet godkendes med andre data på denne baggrund (så køretøjet reelt har andre data end ifølge e-godkendelsesnummeret, som er angivet på køretøjet).
- En undtagelse herfra er dog teknisk tilladte vægte for et teknisk uændret køretøj, som kan "løftes" ved hjælp af en Dataerklæring. Og tilsvarende gælder i tilfælde, hvor en bil er EU-typegodkendt som varebil N1 og nu skal godkendes som en personbil M1, hvor den tilladte totalvægt skal være lavere for, at bilen opfylder bestemmelserne om bremsepræstation for personbil M1.
- 14.02.1.2 (side 690) Afsnittet om, hvem der kan underskrive Dataerklæringer, er flyttet hertil, men teksten er uændret (og derfor ikke markeret med gult).
- 14.02.1.2 (side 691) Afsnittet om brugt importerede, typegodkendelsespligtige køretøjer, der kunne benytte en tidligere udstedt dansk typegodkendelse (standardtypegodkendelse, anmeldt EF-typegodkendelse eller typegodkendelse) som registreringsgrundlag, hvis køretøjet havde været

registreret mindst tre måneder i udlandet, er ændret, så denne henvisning til en eksisterende dansk typegodkendelse kun kan benyttes, hvis indehaveren af typegodkendelsen skriftligt bekræfter, at det pågældende køretøj (stelnummer) er i overensstemmelse med den udstedte godkendelse.

Dette svarer til bestemmelserne, der længe har været gældende for ikke-typegodkendelsespligtige køretøjer.

- 14.02.3 (side 700) Flere steder i teksten er tilføjet Storbritannien og Færøerne, hvor det handler om køretøjer fra EU- eller EØS-lande eller andre bestemte lande. Hidtil har kun Schweiz været angivet som et land på linje med EU-/EØS-lande, men nu er også Storbritannien og Færøerne tilføjet, så de får samme "status" som EU-/EØS-lande – f.eks. når det handler om "forenklet praksis".
- 14.02.3 (side 700) En af betingelserne for at anvende "forenklet praksis" ved import af en brugt bil er, at modellen er fremstillet i mindst 1.000 eksemplarer ("masseproduceret"). Der lempes nu, så hvis der er tale om f.eks. en campingbil, der er opbygget på en grundmodel, der opfylder kravet om de 1.000 eksemplarer, kan campingbilen også anses som masseproduceret, så der ikke skal fremlægges Dataerklæring i forbindelse med godkendelsen.
- 14.02.3 (side 701) Der gøres opmærksom på, at en bil, der ønskes godkendt efter "forenklet praksis" kan være ombygget. Det vil sige, at bilen ikke er helt, som da den forlod fabrikken. Dette vedrører også montering af en tilkoblingsanordning, hvorfor synsvirkningen ved godkendelsen af brugt importerede biler skal sikre sig, at bilen fra fabrikantens side er beregnet til at trække påhængskøretøj. Dette kan nemmest ses på fabrikationspladen, hvor der vil være oplysning om vogntogsvægt, hvis bilen må trække påhængskøretøj. Påhængsvægten med bremses kan så findes ud fra fabrikationspladens oplysning om teknisk tilladt totalvægt og vogntogsvægt, og påhængsvægt uden bremses må i så fald tages fra den udenlandske registreringsattest.
- 14.02.3.1 (side 703) Som følge af ændringen af tidspunktet, hvor en benzinbil skal have katalysator (når motoren er på 1400-2000 cm<sup>3</sup>), er teksten justeret. Biler med den nævnte motorstørrelse kan derfor være uden katalysator indtil 31. december 1992.
- 14.02.3.2. (side 726) Når der foretages et syn, og det i DMR registrerede stelnummer er utilstrækkeligt (f.eks. at der kun er angivet en del af de 17 tegn), skal stelnummeret fremover rettes i DMR til det fuldstændige, korrekte stelnummer, hvilket er et krav i EU-direktivet om periodesyn.
- 14.02.3.2. (side 729) Feltet med Ibrugtagningsdato skal ikke længere benyttes i situationen nævnt i afsnit 14.05.7, hvor der fastsættes en første registreringsdato ud fra fabrikationsåret. Den fastsatte dato anføres blot i feltet 1. registreringsdato.
- 14.02.3.3. (side 733) Feltet med Vogntogsvægt må for lastbiler, efter fremstillernes ønske, fastsættes til en lavere værdi end den maksimalt mulige (kan være nødvendig for, at tilkoblingsanordningen er tilstrækkelig kraftig). Fabrikationspladen skal ikke ændres.
- 14.02.3.3. (side 738) Justering i metoderne til at dokumentere brændstofforbrug (og samme metoder benyttes til Elektrisk forbrug, Elektrisk rækkevidde samt CO<sub>2</sub>-udslip). Der er otte mulige metoder. Specielt af betydning ved import af brugt bil er, at hvis CO<sub>2</sub>-udslippet er dokumenteret, kan oplysning om brændstofforbrug (l/100 km) nøjes med at være en "bekræftelse" ("Bestätigung"), da denne oplysning ikke har nogen indflydelse på afgiften

på bilen, da CO<sub>2</sub>-udslippet i stedet danner basis for både registreringsafgift og efterfølgende årlig afgift.

- 14.02.3.3. (side 739) For biler fremstillet i flere trin (typisk campingbiler) var der tidligere en bestemmelse om, at man skulle have begge CoC – både for basiskøretøjet og for det færdiggjorte køretøj. Denne bestemmelse er fjernet. Nu skal i alle tilfælde angives det brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-udslip, som fremgår af CoC'et for det færdiggjorte køretøj.
- 14.02.3.3. (side 740) En bil kan nu antages at have samme forbrug, uanset der er ændret på højde eller bredde, da højde og bredde ikke fremgår af DMR, så det er muligt at se de oprindelige værdier, og da ændring af disse ikke er en konstruktiv ændring, der forudsætter syn.
- 14.02.3.3. (side 747) Det er konstateret, at ud over i Tyskland forekommer det også, at den forkerte motoreffekt (kontinuerlig effekt i stedet for maks. effekt) er angivet på registreringsattester på elbiler fra Belgien, Frankrig og Italien. Den kontinuerlige effekt er oftest mellem halvdelen og en tredjedel af den maksimale effekt. Det betyder, at elbiler ville blive angivet med "for lille" effekt, hvilket kan have betydning, når bilen skal forsikres.
- Derfor skal der for brugt importerede elbiler fra de pågældende fire lande ved syn afleveres supplerende dokumentation, hvoraf den korrekte maks. effekt fremgår, så den kan indsættes i DMR i feltet Største effekt.
- Feltet med Største effekt må også opdateres til den korrekte effekt for tidligere registrerede elbiler med angivelse af forkert effekt, hvis fremstilleren ønsker det og afleverer dokumentation for den korrekte effekt.
- 14.02.3.3. (side 761) Motorstyrelsen har ikke fået fjernet pligten til at angive, om en bil har fået 5 stjerner i Euro NCAP, selv om egenskaben ikke længere har nogen afgiftsmæssig betydning. Derfor må synsvirksomheden krydse "Nej", medmindre fremstilleren ønsker, at der angives Ja, og har medbragt dokumentation i form af en udskrift fra [www.euroncap.com](http://www.euroncap.com).
- 14.03.3.4 (side 787) Nye afsnit vedrørende instruktion i Indberetning af fejlretning af syn. Læs den omfattende tekst.
- 14.03.3.5 (side 791) Oplysning om, at genfremstilling ikke længere er mulig i systemet, men at begrebet ikke alle steder i synsbekendtgørelsen er blevet slettet. Bekendtgørelsen vil blive konsekvensrettet næste gang.
- 14.03.9 (side 795) Oplysning om, at hvis dokumentation er uploadet til Dokumentportalen, behøver fremstiller ikke at medbringe dokumentationen igen, hvis køretøjet kommer til fornyet registreringssyn (toldsyn), fordi det ikke er blevet registreret efter det første registreringssyn. Dette gælder dog kun, hvis fremstilleren kommer til samme synsvirksomhed, som har mulighed for at gå ind i Dokumentportalen og se de uploadede oplysninger, hvis der bliver behov for det.
- 14.05.7 (side 806) Præcisering af nødvendig dokumentation i forbindelse med syn og godkendelse af køretøj, der ikke tidligere har været registreret noget sted, men som anses for brugt.
- Der skal foreligge tilladelse fra Motorstyrelsen til syn uden dokumentation for tidligere registrering, medmindre det dokumenteres (f.eks. ved importøroprettelse i DMR), at køretøjet var nyt, da det kom her til landet.
- For veterankøretøjer er det tilstrækkeligt, at hjemmesider eller faglitteratur anvendes til at skønne den mest sandsynlige årgang af køretøjet.

- 19.04 (side 868) Der er kommet en ny bekendtgørelse om "Rekreativ kørsel med traktorvogntog", og der er derfor nu angivet, hvordan synsvirksomheden skal behandle syn og godkendelse af disse traktorvogntog.
- Der er en række tekniske krav, der skal kontrolleres ved synet (se side 874). Bl.a. skal traktorpåhængsvognen opfylde krav til udgange m.v. gældende for personbil M2/M3. Traktorpåhængsvognen skal være forsynet med alarmeringsanlæg til traktorens førerhus, og tyngdepunktshøjden for den belæssede traktorpåhængsvogn må ikke overstige 90% af sporvidden. Sidstnævnte skal der foreligge dokumentation for, fra traktorpåhængsvognsfabrikanten (som skal have WMI-kode) eller fra en prøvningsinstans.
- 19.05 (side 877->) Bekendtgørelsen om særtransport er udstedt i ny version med ændret opdeling af nogle af paragrafferne. Der er imidlertid ingen ændring i administrationen og godkendelser, bortset fra reglen om anvisningerne for sammensætning af moduler.
- 19.05 (side 882) Disse anvisninger skal fremover stamme fra blokvognsfabrikanten (og ikke alternativt fra en prøvningsinstans). For blokvogne (moduler), der er godkendt første gang før 1. februar 2005, må anvisninger udført af en prøvningsinstans og angivet på den tidligere blokvognsattest dog overføres til den nye blokvognsattest indtil den 31. december 2025.
- 19.05 (side 887) Feltet på blokvognsattesten med "1. godk." skal fremover kun udfyldes for for en svanehals til blokvogn, da en svanehals ikke registreres i DMR. De øvrige blokvogne registreres i DMR, og her fremgår så datoen for første registrering.