

Nyheder og ændringer i Vejledning om syn af køretøjer, Januar 2021

Færdselsstyrelsen har foretaget en opdatering af Vejledning om syn af køretøjer, version November 2019. Den nye version kaldes Januar 2021 og er gældende fra den 1. januar 2021.

Bemærk, at der pr. samme dato er sket ændringer i, hvilken version af Dataerklæringer, der skal anvendes (Version Januar 2021 skal nu generelt anvendes for nye køretøjer, mens brugte køretøjer kan anvende de på hjemmesidens oversigt nærmere angivne tidligere versioner et stykke tid endnu).

Ændringer i Detailforskrifter for Køretøjer (DfK) er primært ændringer om vægte og dimensioner.

De vigtigste ændringer i DfK vedrører allerede udsendte ændringer i DfK og dimensionsbekendtgørelsen (primært højde på 4,10 m på busser, lastbiler og deres påhængskøretøjer). Dertil er inkluderet tidligere udsendte bekendtgørelser og meddelelser om Tempo 100 og miljøzoner.

Vigtigste ændringer:

- Nye regler primært for lastbiler – om 4,10 m højde, om to- og treakslede nulemissionskøretøjer, der må have op til 2.000 kg ekstra totalvægt, og om visse lastbiler med "aerodynamiske snuder", der må være lidt længere.
- Tilkoblingsanordning indgår ikke længere i måling af bilens længde, hverken indklappelige eller faste.
- Tillægget på 0,5 i røgtæthedstal ved kontrol af dieslbiler uden partikelfilter er fjernet. Disse biler skal derfor nu opfylde den angivne værdi uden ekstra tolerance (ligesom for almindelige dieslbiler med partikelfilter – mens lastbiler med eftermonteret partikelfilter stadig har en fast grænse på 0,2⁻¹)
- Brændstofforbrug for person- og varebiler skal nu indsættes i DMR efter WLTP-norm (hvis værdien er tilgængelig) i stedet for som hidtil efter NEDC2-norm, som helt udgår.
- CO₂-udslip skal nu indsættes i DMR ved godkendelse af person- og varebiler (hvis tallet er tilgængeligt). Indsættes efter samme norm som brændstofforbruget.
- Pligten til at få udstedt godkendelseserklæring eller bremsedataerklæring er ophørt for køretøjer med CoC-dokumenter. e-godkendte lastbiler, busser og store påhængskøretøjer kan dermed godkendes ved syn på basis af CoC-dokument (eventuelt "incomplete" og med eventuel supplerende dokumentation). Et nyt komplet e-godkendt køretøj kan lægges direkte i DMR af importøren og dermed umiddelbart få nummerplader hos en nummerpladeoperatør.
- For traktorpåhængsvogne skal nu altid indsættes drivkraft (for de traktorer, som traktorpåhængsvognen ønskes at kunne trækkes af). Som udgangspunkt angives diesel.
- Ændret instruktion om kontrol af nummerpladers placering og fastgørelse.
- Alle person- og varebiler og motorcykler, der skal eksporteres, skal nu til toldsyn (tidligere kun for dem, der var over 10 år gamle). Derudover er gyldigheden af toldsyn ved import reduceret fra ét år til de samme fire uger, som gælder for toldsyn ved eksport.

Bemærk, at der er pr. 1. januar 2021 er kommet nye versioner af Dataerklæringer på fstyr.dk. Dette skyldes primært, at der er nye luftforureningskrav til alle biler, motorcykler og knallerter. Gamle versioner tilbage til 2017 af Dataerklæringer kan indtil 1. juli 2021 benyttes for brugte køretøjer registreret før 1. januar 2021 (versionen skal dog være nyere end køretøjet).

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

- | | |
|-----------------------|--|
| Hjemmel (side 31) | Der er tilføjet lidt hjælp til at finde blanketter på Færdselsstyrelsens hjemmeside efter, at der er kommet nyt hjemmesidelayout og opbygning. |
| Begreber (side 32) | Der er tilføjet et afsnit om nogle af de begreber vedrørende typegodkendelse (EU-typegodkendelse osv.), som benyttes ofte i Vejledningen. |
| § 1, stk. 1 (side 33) | Detailforskrifter for Køretøjer (DfK) har fået ændret gyldighedsområde (vedrørende undtagelser for køretøjet godkendt i henhold til en af de tre |

nye, separate bekendtgørelser om EU-typegodkendelse af køretøjer). Denne tekst er indsat.

Der er tilføjet i vejledningsdelen, hvordan de ibrugtagne EU-typegodkendte køretøjer skal håndteres ved syn, hvis der foretages ændringer på dem (de skal håndteres på samme måde som ikke-EU-typegodkendte køretøjer, da der først fra tidligst 01.01.2022 vil foreligge nye regler for, hvordan de EU-typegodkendte skal håndteres).

Der er også tilføjet en tekst om, at tidligere registrerede, godkendte eller ibrugtagne køretøjer har lov at benytte de nye regler i bekendtgørelsen. Denne sædvanlige sætning er nemlig i bekendtgørelsen faldet ud ved et uheld, hvilket egentlig i.h.t. DfK betyder, at ældre lastbiler f.eks. ikke har lov at udnytte lempelsen i højdekravene fra 4,00 til 4,10 m.

- § 3, 4 og 5 (side 34ff) Formuleringen af reglerne i disse paragraffer er justeret, men det har ingen egentlig indflydelse på de gældende regler. Det er fortsat sådan, at udstyr (herunder komponenter/systemer) skal være godkendt i henhold til EU-forordninger eller UNECE-regulativer, når det monteres på køretøjer, hvis det omhandlede udstyr er udstyr, der har mulighed for at opnå godkendelse som komponent/system. Den tilhørende vejledningstekst præciserer, hvad der menes med teksten, så det er nemmere at forstå.
- 1.03.020 (side 42) Bil, der er e-godkendt som varebil, men som ikke opfylder registreringsafgiftslovens definition af varebil (for lille varerum) kan godkendes som varebil men med angivelse af anvendelsen Privat personkørsel i stedet for Godskørsel. Det samme gælder for biler, der har sæder bag forreste sæderække, men opfylder kravene om lasteevne til passagerer kontra lasteevne til gods.
- 1.03.099 (side 52) Præcisering af, at lastbil kan godkendes som motordrevet blokvogn, hvis der monteres dele (eller trækkes dele ud), der gør, at lastbilen bliver bredere end 2,55 m, og som er monteret med henblik på transport af bredt gods. Lastbilen kan eventuelt godkendes i to udførelser – uden de ekstra dele som lastbil og med de ekstra dele som motordrevet blokvogn. I begge tilfælde er der ikke tale om tungt gods (overskridelse af vægte), men kun om omfangsrigt gods.
- 1.03.199 (side 56) Præcisering (tilsvarende som nævnt ovenfor) af, at påhængskøretøj kan godkendes som blokvogn, hvis der monteres dele (eller trækkes dele ud), der gør, at påhængskøretøjet bliver bredere end 2,55 m, og som er monteret med henblik på transport af bredt gods. Påhængskøretøjet kan eventuelt godkendes i to udførelser – uden de ekstra dele som påhængs-/sættevogn og med de ekstra dele som blokvogn.
- 1.04 (side 61) Ny definition i DfK af et "Nulemissionskøretøj", da denne definition skal bruges i forbindelse med tilladte vægte, hvor to- og treakslede nulemissionskøretøjer har lov til at have en tilladt totalvægt, der er 2.000 kg over den ellers gældende grænse.
- 3.01.010 (3) (side 79) Ny punkt i DfK med tilladelse til forøgelse af totalvægten med op til 2.000 kg for toakslede nulemissionskøretøjer (lastbiler).
- 3.01.010 (5) (side 80) Ny punkt i DfK med tilladelse til forøgelse af totalvægten med op til 2.000 kg for treakslede nulemissionskøretøjer (lastbiler).
- 3.01.023 (3) (side 81) Ny punkt i DfK med tilladelse til forøgelse af totalvægten med op til 2.000 kg for treakslede nulemissionskøretøjer (ledbusser).

- 3.01.200 (1) (side 85) Præcisering vedrørende forøgelse af største påhængsvægt for biler fra før 1980. Der kan ikke – uden dokumentation – ske forøgelse af en allerede registreret vægt af påhængskøretøj m/u bremses.
- 3.01.V02 (side 93) Tilføjelse omkring nulemissionskøretøjer og ekstra totalvægt, hvor man kan se totalvægten på typegodkendelsen eller CoC-dokumentet.
- 3.02.001 (2) (s. 101) Ny punkt i DfK vedrørende den tidligere tilladelse til, at anordninger til reduktion af luftmodstanden må gøre, at et køretøj bliver op til 100 mm bredere (50 mm i hver side). Dette reduceres til 50 mm (25 mm i hver side). Der er indsat en overgangsbestemmelse omhandlende køretøjer, der er registreret før 01.09.2020, men der er næppe nogle ældre køretøjer, der er forsynet med sådanne anordninger, og som rager 50 mm ud til hver side.
- 3.02.001 (2) (s. 102) Listen i DfK med ting, der ikke skal medregnes, når man måler bredde, er udvidet med antenner og bøjelige slanger, der indgår i dæktrykovervågnings-systemer (dog højeste udragning 70 mm). Ændringen stammer fra et opdateret EU-direktiv.
- 3.02.001 (2) (s. 102) Oplysning om, at en buffertank, der kun transporteres i tom tilstand, betragtes som et påhængsredskab, er taget ud, idet dette ikke er i overensstemmelse med teksten i dimensionsbekendtgørelsen. En buffertank anses således som en traktorpåhængsvogn, men den har en særlig tilladelse til at have en bredde på 3,30 m i stedet for 2,55 m (dog 3,00 m over hjulene) for en normal traktorpåhængsvogn.
- 3.02.001 (7) (s. 103) DfK er opdateret jf. EU-direktiv, så tilkoblingsanordninger nu ikke længere medregnes i længden, uanset om de er faste eller indfoldelige. Der er indsat en justering fra EU-regler vedrørende sammenfoldelige anordninger til reduktion af luftmodstanden. Disse skal nu være godkendte og må i sammenklappet stand højst rage 200 mm bagud. Der er indsat en overgangsbestemmelse omhandlende køretøjer, der er registreret før 01.09.2020, hvor anordningerne ikke behøver at være godkendte. Listen med ting, der ikke skal medregnes, når man måler længde, er udvidet med udvendige solskærme, trolley-bomme og antenner. Ændringen stammer fra et opdateret EU-direktiv.
- 3.02.020 (2) (s. 104) DfK er opdateret med nye EU-regler, så lastbiler med særligt udformet front (aerodynamisk førerhus) må overskride den tilladte længde (12,00 m). Længden på lastområdet (ladet) må ikke overstige 10,5 m, og det skal fremgå af lastbilens fabrikationsplade, at lastbilen er i overensstemmelse med 96/53/EF Artikel 9A (kan stå på et vilkårligt EU-sprog).
- 3.02.022 (3) (s. 105) Personbil M2 (og dermed også personbil M3) må have en højde på op til 4,10 m (ellers normalt kun 4,00 m). Ændring af de nationale regler.
- 3.02.023 (3) (s. 105) Ledbus med tre eller flere aksler må have en længde, der overstiger 18,75 m (ingen specifik grænse), hvis ledbussen opfylder de tekniske bestemmelser i pkt. 6.11.023 (2) (skilt bagpå), pkt. 10.03.023 (3)-(5) (om spejle/udsyn) og UNECE-regulativ 107-06 (indretning af busser). Ændring af de nationale regler.
- 3.02.022 (3) (s. 105) Lastbil N2 (og dermed også lastbil N3) må have en højde på op til 4,10 m (ellers normalt kun 4,00 m). Ændring af de nationale regler.
- 3.02.110 (3) (s. 106) Påhængsvogn O3 og O4 må have en højde på op til 4,10 m (ellers normalt kun 4,00 m). Ændring af de nationale regler.
- 3.02.200 (11) (s. 109) DfK er opdateret med nye EU-regler, så vogntog, hvor lastbilen har særligt udformet front (aerodynamisk førerhus) må overskride den tilladte

vogntogslængde (16,50 m henholdsvis 18,75 m). Det skal fremgå af lastbilens fabrikationsplade, at lastbilen er i overensstemmelse med 96/53/EF Artikel 9A (kan stå på et vilkårligt EU-sprog).

- 5.02.004 (side 146) Ekstra oplysninger om bremsebestykninger på køretøjer nu, da der ikke længere i alle tilfælde foreligger enten godkendelseserklæring eller bremsedataerklæring for tunge køretøjer, der er omfattet af en e-godkendelse.
- 5.02.006 (side 147) Ekstra oplysninger om ALB-skilte.
- 5.03.001 (side 156) Krav om typegodkendelse eller bremsedataerklæring er udgået, så formuleringen om, at referencebremsekræfter fra typegodkendelse eller bremsedataerklæring kan bruges som alternativ til anden bremseafprøvning, er justeret til, at referencebremsekræfterne kan benyttes, hvis de er tilgængelige (kan være på anden måde i f.eks. instruktionsbog, servicelitteratur eller i elektronisk form).
- 6.11.023 (2) (s. 244) Ifølge DfK er det blevet muligt for ledbusser at være længere end 18,75 m. De skal så have et særligt skilt bagpå med oplysning om længden angivet i hele meter. Dette hører sammen med nye nationale regler med mulighed for ekstra lange ledbusser.
- 7.05.001 (4) (s. 261) Information om, at motorcykler, der er EF-typegodkendte efter maj 1999 har angivelse af motorcyklens oprindelige standstøjtal (målemetode IV) på fabrikationspladen (tallet må overskrides med op til 3 dB(A) ved kontrolmåling). Angivelsen kan anvendes af såvel synsvirksomheder som af politiet og er en tydelig administrativ lettelse.
- 7.06.020 (side 272) I afsnittet om Kontrol ved syn er der slettet det punkt, der vedrørte tilladelsen til, at grænseværdien for røgtæthed måtte overskrides med 0,5 for biler uden partikelfilter. EU periodesynsdirektivet tillader ikke dette, så derfor er det taget ud.
- Samme sted er "Euro III eller tidligere" slettet, da man også kan få godkendt eftermonteret partikelfilter til nyere biler. Endelig er henvisningen til, at det gælder for køretøjer med miljøzonemærke ændret til, at partikelfilteret er registreret i DMR, da miljøzonemærket ikke længere er gyldigt men erstattet af, at der skal være lavet registrering i DMR.
- 8.01.023 (side 294) Ændret formulering i DfK vedrørende forbindelsen mellem ledsektionerne i en ledbus, da ledbussen nu kan bestå af mere end to ledsektioner.
- 9.07.023 (side 364) Ændret formulering i DfK vedrørende forbindelsen mellem ledsektionerne i en ledbus, da ledbussen nu kan bestå af mere end to ledsektioner.
- 9.08.001 (1) (side 362) Tilføjelse om, at når man måler afstand for bagkofanger (fra bageste punkt), skal man ikke medregne de dele, der ved måling af længde jf. punkt 3.02.001 (7) er undtaget fra at blive medregnet i længden af køretøjet.
- 10.02.364 (2) (s. 395) Tilføjelse om, at for campingbiler er det fabrikanten af bilen, der fastsætter personantallet (antallet af siddepladser), ligesom det er angivet flere andre steder. Det er således ikke sådan, at man umiddelbart kan afmontere en sikkerhedssele på et sæde, der fra fabrikantens side er beregnet til at blive anvendt under kørslen, og så blot i DMR angive et lavere antal siddepladser.
- 10.03.003 (1) (s. 396) Korrektion vedrørende revner i en rude. Hvis bilen har glassoltag (klapsoltag eller skydesoltag), gælder reglerne om revner ikke for dette soltag, selv om der er tale om en slags "rude". Men reglerne gælder (der må ikke være revne i begge lag glas), hvis der er tale om et fast glastag, som oftest er limet i og udgør en del af den bærende konstruktion. Punktet er i øvrigt

- flyttet fra 10.03.003 (2) til (1), da det ikke handler om forruder, men om ruder generelt.
- 10.03.023 (side 405) Nye regler fra DfK om supplerende spejle/kamera på ledbusser, der er over 18,75 m lange. Hører sammen med nye nationale regler med mulighed for ekstra lange ledbusser.
- 12.320 (side 443) Krav til slagvolumen på motorcykel af kategori A2 til øvelseskørsel er ændret fra min. 400 cm³ til 250 cm³. Deraf følgende justering i listen på side 445 over motorcykler, der ikke kan godkendes til øvelseskørsel.
- 12.320 (side 447-448) Lastbil, som benyttes til øvelseskørsel, og som indgår i et sættevogntog, skal ikke opfylde kravet om at have en længde på mindst 8 m og skal heller ikke opfylde krav om lastrum. Ændret regel fra kørekortbekendtgørelsen.
- 12.340 (side 452) Tidligere tekst om, at et køretøj kan godkendes til udrykningskørsel ved standardtypegodkendelse er slettet (der udstedes ikke længere dansk standardtypegodkendelse for køretøjer).
Justering af tekst om godkendelse til udrykningskørsel. En synsvirksomhed må ikke godkende et køretøj til udrykningskørsel (indsætte godkendelsen i DMR), medmindre synsvirksomheden også er nummerpladeoperatør og samtidig kontrollerer, at der foreligger en udrykningstilladelse, eller at køretøjets ejer (bruger) er én af de nævnte, hvor tilladelse ikke skal foreligge. Køretøjet skal også angives med tilladelsen "Kun godkendt for registreret ejer". Der må dog godt ske omregistrering til en ny ejer (bruger), hvis der foreligger en tilladelse til udrykningskørsel til den nye ejer (bruger), eller køretøjet skal omregistreres til en ejer (bruger), der jf. ovenfor ikke behøver tilladelse.
- 12.351 (side 463) Muligheden for at benytte gammelt NEDC-forbrug ved godkendelse af en taxi første gang var tidligere forbeholdt brugt importerede biler, men det er udvidet til også at gælde biler, der allerede ER registreret i Danmark, da dette – mod forventning – også forekommer, og man ikke kan stille en tidligere dansk registreret bil ringere end en brugt importeret. Samme mulighed er indført for afsnit 12.352, 12.353, 12.354 og 12.355. Bilen behøver altså ikke være en brugt importeret bil for at kunne benytte NEDC, men det kan også være en bil, der allerede ER registreret i Danmark, og som nu skal godkendes til at benyttes til ét af de omhandlede formål.
- 13.310.8.12 (side 545) ADR: Ordet fornyelse er erstattet med genudstedelse, da det er mere korrekt.
- 13.412.12 (side 548) ADR: Præciseret, at en godkendelsesattest er en tankgodkendelsesattest.
- 13.461.A. (side 551) ADR: Ordet "fornyelse" er erstattet med "genudstedelse", da det er mere korrekt.
- 14.02.1.1 (s. 567+569) Justeringer fra ændringerne af synsbekendtgørelsen (herunder at en del paragrafnumre er ændret ved sammenskrivning af bekendtgørelsen), så det reflekterer den nye mulighed med opnåelse individuel EU-godkendelse, samt at begrebet standardtypegodkendelse ikke eksisterer mere for nye køretøjer. Tilsvarende justering på side 669.
- 14.02.1.2 (side 572) Oplysning om ekstra bogstaver på EU køretøjskategorier.
- 14.02.1.2 (side 573ff) Bortfald af krav om, at der ved importørers indlægning af køretøjsdata fra CoC-dokument i DMR også skal foreligge en bremsedataerklæring for tunge køretøjer (personbil M2/M3, lastbil N2/N3 og påhængskøretøj O3/O4). Ændringen er allerede indført med Meddelelse nr. 2021 af 15.09.2020.

- 14.02.1.2 (side 573ff) Da kravet om bremsedataerklæring er bortfaldet, er det også blevet muligt at lade CoC-dokument være synsgrundlag for personbil M2/M3, lastbil N2/N3 og påhængskøretøj O3/O4 (ligesom det hidtil har været muligt for alle de andre køretøjskategorier, der kan EU-typegodkendes, og hvor der derfor udstedes et CoC-dokument for hvert køretøj).
- 14.02.1.2 (side 575) Præcisering af, at når man for en lille knallert benytter et CoC for køretøjskategori L1e eller L2e som dokumentation, skal man kontrollere, at den maksimale hastighed ikke overstiger 30 km/t (de nævnte kategorier kan nemlig have en hastighed på op til 45 km/t, og så er det i stedet en stor knallert).
- 14.02.2.2 (side 581) Præcisering af, at når en Dataerklæring ikke er udfyldt fuldt ud, men i stedet suppleres af separat, ekstra dokumentation, skal Dataerklæring og den supplerende dokumentation være udfærdiget af den samme, så der er en sammenhæng mellem Dataerklæringen og den nødvendige supplerende dokumentation.
- 14.02.2.2 (side 584) Tilføjelse af afsnit om dokumentation for bremsedata.
- 14.02.2.2 (side 589) Bortfald af krav om, at CoC-dokument skal være originalt, når der er tale om et brugt importeret køretøj (ændring indført andre steder ved forrige opdatering, men hvor der ved en fejl ikke var ændret her).
- Præcisering af, at en e-godkendt, brugt uændret quadricykel også kan godkendes (som personbil) på baggrund af angivelse af e-godkendelsesnummer på fabrikationspladen (uden CoC-dokument ligesom for andre lette køretøjer – undtagen lille knallert og traktor).
- Præcisering af, at en e-godkendt, brugt trike (trehjulet motorcykel) også kan godkendes (eventuelt som personbil, hvis egenvægten er over 400 kg) på baggrund af angivelse af e-godkendelsesnummer på fabrikationspladen (uden CoC-dokument ligesom for andre lette køretøjer – undtagen lille knallert traktor).
- 14.02.2.2 (side 590) Præcisering vedrørende krav til dokumentation ved syn i tilfælde, hvor Motorstyrelsen har tilladt fremstilling til syn af et køretøj uden forevisning af tidligere registreringsattest. Her er tidligere blevet indsat, at køretøjerne skulle betragtes som tidligere registrerede, men det var ved en fejl ikke angivet, om det er efter den meget lempelige praksis for køretøjer fra et EU-land (eller EØS eller Schweiz) eller den knapt så lempelige praksis for køretøjer registreret i andre lande. Det er nu præciseret, at det er principperne fra import fra andre lande, da det jo er en tilladelse, hvor man ikke ved, hvor eller om køretøjet overhovedet har været registreret i et eller andet land, hvor der har været stillet krav til køretøjets tekniske standard. Dette af hensyn til, at det ikke skal kunne betale sig at smide registreringsgrundlaget væk, når man importerer et køretøj fra et land udenfor EU med henblik på at nyde godt af de lempelige regler om import fra EU-lande m.fl.
- 14.02.3.1 (side 600) Bil, der er e-godkendt som varebil, men som ikke opfylder registreringsafgiftslovens definition af varebil (for lille varerum) kan godkendes som varebil men med angivelse af anvendelsen Privat personkørsel i stedet for Godskørsel.
- 14.02.3.1 (side 601) Ændring vedrørende angivelse af Sygetransport, der nu kaldes Kørsel for offentlig myndighed. Biler kan dog fortsat godkendes til sygetransport på basis af en gammel tilladelse udstedt til dette brug (nye tilladelser udstedes nu i stedet til Kørsel for offentlig myndighed).

- 14.02.3.1 (side 610) Præcisering omkring opbygning af e-godkendelsesnummer.
- 14.02.3.1 (side 611) Eftermonteret partikelfilter på busser og lastbiler skal nu også registreres i DMR af hensyn til den automatiske kontrol i miljøzoner. Og eftermontering af partikelfilter anses også som en konstruktiv ændring, hvorfor dette skal angives i DMR.
- 14.02.3.3 (side 618) For traktorpåhængsvogne skal altid angives drivkraft. Ved registreringsyn skal feltet altid opdateres, hvis der ikke er nogen oplysning om drivkraft. Drivkraft skal sættes til diesel, medmindre fremstilleren oplyser, at traktorpåhængsvognen udelukkende vil blive anvendt efter en benzindrevet traktor (og herunder selvfølgelig bliver fremstillet til syn trukket af en benzindrevet traktor).
- 14.02.3.3 (side 618) Ændring af reglerne om målenorm. Den såkaldte NEDC2-værdi benyttes ikke længere. Hvis WLTP-værdien for brændstofforbrug er tilgængelig, er det den, der skal indsættes i DMR. Alle steder er NEDC2-begrebet fjernet.
- 14.02.3.3 (s. 620ff) Præcisering af, at når man for plugin-hybridbil skal angive forbruget (herunder Elektrisk forbrug og Elektrisk rækkevidde) i henhold til NEDC eller WLTP-norm, kræver det, at såvel brændstofforbrugstallet som det elektriske forbrug, elektrisk rækkevidde og CO₂-udslip er til stede efter samme norm. Hvis brændstofforbruget findes både som NEDC og WLTP på CoC-dokumentet, men det elektriske forbrug og elektrisk rækkevidde kun findes efter NEDC, skal man derfor vælge at indsætte alle fire værdier efter NEDC ved registrering i DMR. Dette er en præciserende instruks fra Motorstyrelsen.
- 14.02.3.3 (side 625) Præcisering omkring, hvordan partikelfilter for biler (person-/varebiler og lastbiler/busser) skal angives i DMR af hensyn til den automatiske kontrol i miljøzoner.
- 14.02.3.3 (side 625) For flyttegodsbiler er der ikke længere krav om indsættelse af slagvolumen og effekt i DMR (oplysningerne er ikke altid umiddelbar tilgængelig, hvorfor krav om, at oplysningerne fremskaffes, er en byrde for en person, der medbringer sit køretøj til Danmark som flyttegods).
- 14.02.3.3 (side 631) CO₂-udslip for person- og varebil skal indsættes, hvis det er tilgængeligt – og målt efter samme norm som brændstofforbruget.
- 14.02.3.4 (side 636) Justering omkring godkendelse med Tilladelsen "Flere udførelser – blokvogn". For lastbil kan der ikke alene være tale om en anden udførelse som mobilkran, men også som en motordrevet blokvogn (f.eks. til transport af bredt gods).
- 14.03.2 (side 654) Forklaringen om mandskabsvognes indretning er fjernet og erstattet af en henvisning, da den samme forklaring også står under punkt 14.02.3.1., hvor man vælger Anvendelse og indsætter i DMR.
- 14.03.9 (side 665) Mailadressen, som man skal indberette eventuelle fejl i funktion på Dokumentportalen er blevet ændret til info@fstyr.dk.
- P.t. er der i øvrigt udsendt en gældende Meddelelse nr. 2023, som fortæller, at Dokumentportalen er ustabil, og at dokumenter, der ikke kan uploades til Dokumentportalen, skal gemmes (kopi) af synsvirksomheden i to år. Denne Meddelelse er stadig gældende, og der vil komme ny Meddelelse, når situationen ændres.
- 16.03 (side 693-694) Ændret instruktion om, at Motorstyrelsens præciserede regler for montering af nummerplader (placering og fastgørelse) ikke kontrolleres ved syn. Dette

er i overensstemmelse med aftale med Motorstyrelsen. Synsvirksomhederne kan eventuelt vejlede fremstilleren om Motorstyrelsens regler.

- 18.04 (side 717) Præcisering vedrørende drivkraft på replica-biler, så det reflekterer, at meningen med en replica-bil er, at det skal være en god kopi af originalbilen, herunder at køre på samme brændstof.
- 18.05.1 (side 722) Tekst, der ved en fejl var faldet ud vedrørende alternativ til angivelse af Merkblatt 751 (gamle tyske godkendelser), er blevet genindsat.
- 19.01.1 (side 787) Toldsyn. Loven om registreringsafgift og tilbagebetaling af afgift ved eksport er blevet ændret, så biler og motorcykler nu skal toldsynes med henblik på eksport uanset alder (tidligere kun for over 10 år gamle køretøjer). Listen med biler, der ikke skal toldsynes, er blevet reduceret. Campingbiler er ikke længere undtaget ifølge instruks fra Motorstyrelsen.
- 19.01.3 (side 788) Toldsyn ved import har fået reduceret gyldigheden fra ét år til 4 uger (ligesom det allerede fra starten har været for toldsyn til eksport).
- 19.02 (side 793->) Hele afsnittet om godkendelse af biler til Tempo 100-kørsel er blevet opdateret, så det svarer til tidligere udstedt Meddelelse nr. 2008. Campingbiler og ambulancer kan godkendes til Tempo 100, og EU-typegodkendte busser skal ikke være forsynet med Tempo 100-mærke. Udenlandske busser kan også godkendes til Tempo 100 ved en synsvirksomhed uden syn. Campingbiler og ambulancer skal derimod til syn – både danske og udenlandske – for at bliver godkendt til Tempo 100. Nye danske, EU-typegodkendte campingbiler kan dog registreres til Tempo 100, når forhandleren registrerer campingbilen i DMR.
- 19.05 (side 829/832) Præciseringer omkring angivelse af teknisk tilladte vægte på godkendelseserklæringer, der kan benyttes for blokvogne uanset hastighed.
- 19.06 (side 845->) Hele afsnittet om miljøzonekontrol (biler til kørsel i miljøzoner) er blevet opdateret, så det svarer til tidligere udstedte Meddelelser nr. 2016 og 2019. Der skal ikke længere udleveres miljøzonemærker, da kontrollen foregår via nummerpladegenkendelse og oplysninger fra DMR. Det betyder, at ejere, der ønsker at kunne køre i miljøzoner, skal have registreret bilen med de korrekte oplysninger i DMR (biler, der er nyere end de fastsatte grænser, behøver ikke få opdateret oplysninger, uanset f.eks. et partikelfilter ikke er angivet i DMR). Der er angivet, hvilken dokumentation, der er nødvendigt i forbindelse med registrering i DMR – dels for lastbiler og busser, der tidligere har fået udleveret miljøzonemærke og dels for andre biler.
- 19.09 (side 867) Præcisering omkring angivelse af registrering af eftermonteret partikelfilter i DMR for person- og varebiler.