

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.

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

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

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

- | | |
|-----------------------|---|
| Hjemmel (side 29) | Der er tilføjet lidt hjælp til at finde Vejledningen på Færdselsstyrelsens hjemmeside efter, at der er kommet nyt hjemmesidelayout og opbygning. |
| § 1, stk. 1 (side 31) | <p>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.</p> <p>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).</p> <p>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 betyder, at ældre lastbiler f.eks. ikke har lov at udnytte lempelsen i højdekravene fra 4,00 til 4,10 m.</p> |
| § 3, 4 og 5 (side 32) | 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. |
| 1.03.099 (side 50) | Præcisering af, at lastbil kan godkendes som motordrevet blokvogn, hvis der monteres dele, 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 54) | Præcisering (tilsvarende som nævnt ovenfor) af, at påhængskøretøj kan godkendes som blokvogn, hvis der monteres dele, 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 59) | 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 77) 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 78) 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 79) Ny punkt i DfK med tilladelse til forøgelse af totalvægten med op til 2.000 kg for treakslede nulemissionskøretøjer (ledbusser).
- 3.01.V02 (side 91) Tilføjelse omkring nulemissionskøretøjer og ekstra totalvægt, hvor man kan se totalvægten på typegodkendelsen eller CoC-dokumentet.
- 3.02.001 (2) (side 99) 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) (side 100) Listen i DfK med ting, der ikke skal medregnes, når man måler bredde, er udvidet med antenner og bøjelige slanger, der indgår i dæktrykovervågningssystemer (dog højeste udragning 70 mm). Ændringen stammer fra et opdateret EU-direktiv.
- 3.02.001 (7) (side 101) 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) (side 102) 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. 103) 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. 103) 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. 103) 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.
- 3.02.020 (11) (s. 107) 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).

- 3.02.0110 (3) (s. 104) 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.
- 5.03.001 (side 153) 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. 240) 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. 257) 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 268) I afsnittet om Kontrol ved syn er formuleringen ændret, så biler med eftermonteret partikelfilter ikke længere må overskride den oprindeligt godkendte værdi (gældende for bilen UDEN eftermonteret partikelfilter). Det er således kun biler uden partikelfilter, der må overskride den oprindeligt fastsatte værdi med 0,5.
- Samme sted er "Euro III eller tidligere" ændret til "Euro IV eller tidligere", da man nu også kan få godkendt eftermonteret partikelfilter til en Euro IV-bil.
- 8.01.023 (side 293) 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 357) Ændret formulering i DfK vedrørende forbindelsen mellem ledsektionerne i en ledbus, da ledbussen nu kan bestå af mere end to ledsektioner.
- 10.03.003 (2) (s. 392) Korrektion vedrørende revner i en rude. Hvis bilen har glassoltag, gælder reglerne om revner ikke for dette soltag, selv om der er tale om en slags "rude".
- 10.03.023 (side 400) 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 439) Oplysning om, at der generelt er givet dispensation for slagvolumen på motorcykel af kategori A2 til øvelseskørsel. Bekendtgørelsen vil senere blive ændret. Deraf følgende justering i listen på side 441 over motorcykler, der ikke kan godkendes til øvelseskørsel.
- 12.320 (side 443-444) 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 448) 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 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, hvis der foreligger en tilladelse til udrykningskørsel til den nye ejer, eller køretøjet skal omregistreres til en ejer, der jf. ovenfor ikke behøver tilladelse.

- 12.351 (side 459) 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 541) ADR: Ordet fornyelse er erstattet med genudstedelse, da det er mere korrekt.
- 13.412.12 (side 544) ADR: Præciseret, at en godkendelsesattest er en tankgodkendelsesattest.
- 13.461.A. (side 547) ADR: Ordet fornyelse er erstattet med genudstedelse, da det er mere korrekt.
- 14.02.1.1 (s. 563+565) Justeringer fra ændringerne af synsbekendtgørelsen, 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 665.
- 14.02.1.2 (side 569ff) 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 569ff) 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).
- 14.02.2.2 (side 576) Præcisering af, at når en Data-erklæring ikke er udfyldt fuldt ud, men i stedet suppleres af separat, ekstra dokumentation, skal Data-erklæring og den supplerende dokumentation være udfærdiget af den samme, så der er en sammenhæng mellem Data-erklæringen og den nødvendige supplerende dokumentation.
- 14.02.2.2 (side 585) 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).
- 14.02.2.2 (side 586) 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 den knapt så lempelige praksis for køretøjer registreret i et ikke-EU-land. Det er nu præciseret, at det er principperne fra import fra ikke-EU-land, 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. Det skal jo ikke blive sådan, at det kan 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.

- 14.02.2.3 (side 587) Justering omkring EU-lande, da Storbritannien nu ikke længere er medlem af EU. Forenklet praksis kan dog fortsat benyttes ved import af køretøjet fra Storbritannien på linje med import af køretøjer fra Schweiz og EØS-lande.
- 14.02.3.1 (side 597) 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 605) Oplysning om, at hvis et køretøj overgår til en anden art, f.eks. en varebil, der ombygges til personbil, så skal den EU-typegodkendte kategori ændres (f.eks. fra N1 til M1 i nævnte tilfælde).
- 14.02.3.1 (side 606) 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 613) For traktorpåhængsvogne skal altid angives drivkraft. Ved registreringssyn 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 (s. 615/619) Præcisering af, at når man for plugin-hybridbil skal angive forbruget i henhold til NEDC eller WLTP-norm, kræver det, at såvel brændstofforbrugstallet som det elektriske forbrug og elektrisk rækkevidde 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 WLTP, skal man derfor vælge at indsætte alle tre værdier efter WLTP ved registrering i DMR. Dette er en præciserende instruks fra Motorstyrelsen.
- 14.02.3.3 (side 620) 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 621) For flyttegodsbiler er der ikke længere krav om indsættelse af slagvolumen og effekt i DMR (oplysningen 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).
- 14.02.3.4 (side 633) 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 649) 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 660) 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 midlertidigt ude af drift, og at dokumenter, der ellers skulle uploades til Dokumentportalen, skal gemmes (kopi) af synsvirksohmheden i to år.
- 16.03 (side 687-688) 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.
- 18.05.1 (side 717) 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 781) 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.
- 19.02 (side 787->) 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 synsvirksohmhed 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 823/826) Præciseringer omkring angivelse af teknisk tilladte vægte på godkendelseserklæringer, der kan benyttes for blokvogne uanset hastighed.
- 19.06 (side 839->) 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.