

Sorsigvej 35  
6760 Ribe

Telefon: +45 7221 8899  
Mail: [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)  
[www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)

Notat  
Sagsnr.: TS2060100-00139  
Dato: 11-12-2020

## Høringsnotat

### Ny version af Vejledning om syn af køretøjer – Januar 2021

#### 1. Indledning

Færdselsstyrelsen har den 4. november 2020 sendt udkast til ny version af Vejledning om syn af køretøjer i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelse har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 30. november 2020.

I dette notat benyttes udtrykket Vejledningen som en forkortelse for Vejledning om syn af køretøjer.

Følgende ikke-ministerielle organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger til høringen: ATAX (Arbejdsgiverforening for persontransport), AutoCamperRådet, Dansk Erhverv, Forbrugerombudsmanden, Motorcykel Importør Foreningen, Politiforbundet.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne hørings svar opdelt efter relevante emner. Styrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

Færdselsstyrelsen skal bemærke, at man med udsendelse af Vejledningen om syn af køretøjer ikke kan ændre på tekster i bekendtgørelser (f.eks. Detailforskrifter for Køretøjer). Ønsker til ændringer i bekendtgørelser skal derfor (gen)indsendes separat – f.eks. når de omhandlede bekendtgørelser er i høring. Der vil ikke ved denne opdatering af Vejledningen ske automatisk opsamling af høringskommentarer, der vedrører bekendtgørelser. Og ønskerne vil kun i begrænset omfang blive refereret i dette høringsnotat.

Hørings svar, der blot vedrører redaktionelle ting, refereres grundlæggende ikke her, men åbenbare fejl rettes i den endelige version.

Der er indkommet en række forslag til redaktionelle rettelser, herunder særligt fra BilsynsBranchen. Disse ændringer er indsat men refereres som udgangspunkt ikke nedenfor.

## 2. Generelle bemærkninger

AutoConsult bemærker, at der anvendes både begreberne EF-typegodkendelse og EU-typegodkendelse, samt EF-overensstemmelseserklæring, som egentlig bør være EU-overensstemmelseserklæring. Endvidere anføres, at i den nyeste EU-forordninger hedder det ikke EU-overensstemmelseserklæring men blot typeattest (som er det tidligere danske udtryk, der hænger sammen med en national typegodkendelse). AutoConsult anbefaler, at begreberne defineres.

### Kommentar

*Færdselsstyrelsen kan oplyse, at de forskellige begreber til dels skyldes, at de stammer fra tidligere direktiver og nyere forordninger. Et lidt ældre køretøj er derfor typisk omfattet af en EF-typegodkendelse, mens et nyere køretøj er omfattet af en EU-typegodkendelse. Det er dog reelt det samme, og begge dele er derfor korrekte. Da køretøjerne altid vil have et "e-godkendelsesnummer", vil EF-typegodkendelse og EU-typegodkendelse fremover blot blive anført som "e-godkendelse", henholdsvis, at et køretøj er "e-godkendt", idet dette dækker både EF og EU.*

*Det samme gælder med "overensstemmelseserklæringerne" (EF og EU), og her har Færdselsstyrelsen allerede tidligere valgt og oplyst, at der i Vejledningen anvendes det fælles udtryk "CoC-dokument".*

*Der vil dog stadig kunne stå f.eks. EF-overensstemmelseserklæring, når det er et citat fra en bekendtgørelse, idet der er tale om en direkte gengivelse af bekendtgørelsestekst, som ikke kan ændres. I DMR står der også fortsat EF-typegodkendelsesnummer, selv om det i flere og flere tilfælde reelt er EU-typegodkendelsesnummeret. Det kan der ikke ændres i Færdselsstyrelsens Vejledning.*

*Færdselsstyrelsen har derfor lave et indledende lille afsnit med "begreberne", da man ikke kan undgå i praksis at komme ud for forskellige navne.*

## 3. Specifikke kommentarer i rækkefølge

### § 1

AutoConsult spørger til udtrykket "registreret, godkendt eller taget i brug".

### Kommentar

*Det er et gammel kendt udtryk, der refererer til køretøjer, der skal henholdsvis registreres (f.eks. biler), godkendes (f.eks. traktorer og blokvogne) eller blot må tages i brug (f.eks. motorredskaber). Det er ikke sådan, at man kan lægge "godkendelsesdatoen" til grund, når det handler om en bil, som SKAL registreres.*

*Færdselsstyrelsen har nu tilføjet lidt om dette i Vejledningen.*

Rigspolitiet har bemærket en uoverensstemmelse mellem Vejledningen og dimensionsbekendtgørelsen omkring begrebet "buffertanke" (påhængskøretøjer, der kan trækkes ud på marken i tom tilstand, og som så ude på marken bliver

brugt som "buffer"). I Vejledningen er sådan et køretøj angivet som værende et påhængsredskab (under forudsætning, at det er tomt, når det kører på vejen), mens det i dimensionsbekendtgørelsen er angivet som en traktorpåhængsvogn.

#### Kommentar

*Færdselsstyrelsen kan i den forbindelse bemærke, at der ved en fejl ikke er sket en konsekvensrettelse i Vejledningen, hvilket derfor sker nu. Det får ikke anden betydning for buffertanke til landbruget, end at deres angivne totalvægt ikke må være over de tilladte. Det bemærkes, at traktorpåhængsvogne ikke skal registreres, hvis de kun benyttes af skov-, landbrug og gartneri.*

AutoConsult opfordrer til at inkorporere meddelelse nr. 2002 om frontstøtteben.

#### Kommentar

*Færdselsstyrelsen er i gang med at revidere denne meddelelse, hvorfor den nuværende ikke vil blive optaget i Vejledningen på nuværende tidspunkt.*

### **Afsnit 5.03**

AutoConsult beder om, at der redegøres for, hvordan referencebremsekræfter skal være til rådighed ved syn.

#### Kommentar

*Vejledningen indeholder en tekst om, at "hvis referencebremsekræfter er til rådighed..." Det er altså et tilbud til fremstilleren, at hvis han sørger for eller anviser, hvor de står (på køretøjer eller måske på internettet), så kan referencebremsekræfter benyttes i stedet for den sædvanlige fremregningsmetode.*

### **Afsnit 14.02**

DTL mener, at det er en god idé med mulighederne for "flere udførelser", så det bliver klart, at f.eks. en mobilkran kan godkendes både som lastbil (højst 32 ton) og som mobilkran (motordrevet blokvogn) i udførelse med tungere kran (mere udstyr til kranen).

#### Kommentar

*Færdselsstyrelsen er enig i, at ændringen skaber klarhed over en mulighed, som dog egentlig har været der i forvejen.*

AutoConsult angiver, at e-godkendelsesnummeret bør fjernes (fra registreringsoplysningerne), hvis et køretøj ombygges.

#### Kommentar

*Færdselsstyrelsen er ikke enig heri. De typiske ombygninger er ombygning fra personbil til varebil, og de indebærer i øvrigt som regel ingen betydende tekniske ændringer. Uanset ombygning er det bedst at kende køretøjets oprindelige e-godkendelse, så tekniske data kan fremfindes efterfølgende. Hvis der er decide-rede konstruktive ændringer (styretøj, bremser, motor eller bærende elementer), vil dette være angivet under "Konstruktive ændringer" i registreringsgrundlaget på køretøjet.*

AutoConsult angiver, at EU-køretøjskategorien ikke bør ændres (selv om angivelsen af art ændres), da det er køretøjsfabrikanten, der fra starten har bestemt køretøjets art.

#### Kommentar

*Færdselsstyrelsen er enig heri, hvorfor den tidligere formulering anvendes, hvor der står, at kategorien ikke skal ændres – selv om den faktiske kategori ændres (f.eks. fra personbil til varebil). Dette reflekteres i stedet af den godkendte "art", som skal stå korrekt, bl.a. af hensyn til afgifter.*

AutoConsult angiver, at drivkraft vel ikke skal angives for traktorpåhængsvogne, da der i indledningen står, at det kun angives for køretøjer med motor.

#### Kommentar

*Teksten er blevet justeret på opfordring fra Motorstyrelsen, som gerne ser, at brændstof registreres korrekt for en traktorpåhængsvogn. Det har betydning for, om en given traktorpåhængsvogn må kobles efter en given traktor. Hvis traktorpåhængsvognen er angivet med benzin som "drivkraft", må den ikke kobles efter en traktor, der har diesel som drivkraft ifølge skattereglerne.*

### **Afsnit 16.03**

Motorcykel Forhandler Foreningen og MC-Touring Club er utilfredse med, at synsvirksomhederne ikke skal kontrollere Skatteministeriets/Motorstyrelsens regler om placering og fastgørelse af nummerplader. Man kan altså få synet et køretøj, som straks efter kan få en bøde af politiet for ukorrekt nummerpladeplacering/-fastgørelse. MC-Touring Club finder, at det er vanskeligt at se, hvad det er, motorcyklister skal betale pengene for til et lovpligtigt syn.

#### Kommentar

*Der er allerede udsendt en Meddelelse herom (nr. 2024 af 2. oktober 2020). Det er således blot en tidligere udsendt instruktion, som nu er indsat i Vejledningen.*

*I forbindelse med syn skal det udelukkende kontrolleres, at nummerplader ikke mangler, er ulæselige, utilstrækkeligt fastgjort eller ikke er i overensstemmelse med køretøjets registreringspapirer, jf. direktiv 2014/45/EU (perodesynsdirektivet).*

*Synsvirksomhederne skal ikke påføre det som en fejl på synsrapporten, såfremt Motorstyrelsens regler for nummerpladers placering og fastgørelse ikke er overholdt, men synsvirksomhederne kan i forbindelse med syn vejlede fremstilleren om Motorstyrelsens regler.*

*Synsvirksomheder har ikke pligt til ved ethvert syn at kontrollere, at alle afgiftsregler og regler i registreringsbekendtgørelsen er overholdt. Motorstyrelsen har eksempelvis også regler for komfortudstyr i varerummet på en varebil. Disse regler kontrolleres heller ikke ved syn, men uoverensstemmelser kan tilsvarende medføre, at en ejer kan få en bøde straks efter et syn. At et køretøj er nysynet, er altså ikke en garanti for, at alle Skatteministeriets/Motorstyrelsens regler for køretøjer er overholdt.*

*I øvrigt vil det efter Færdselsstyrelsens oplysninger udelukkende være på ombyggede motorcykler, at nummerpladen eventuelt ikke er placeret i overensstemmelse med Motorstyrelsens regler.*

AutoConsult beder Færdselsstyrelsen om at redegøre for, hvordan krav til placering af nummerplade i henhold til forordning (EU) 168/2013 påtænkes håndteret, i forhold til, at Motorstyrelsen udstikker, potentielt modsigende, juridisk vejledning på området.

#### Kommentar

*Instruksen til synsvirksomhederne er – også jævnfør foranstående bemærkning – at Motorstyrelsens særlige krav til placering og fastgørelse af nummerplade ikke skal kontrolleres ved syn. Synsvirksomhederne skal heller ikke kontrollere et køretøj i henhold til forordning 168/2013. Kontrol af nummerplade – placering og synlighed – sker alene i henhold til direktiv om periodisk syn.*

Motorstyrelsen foreslår nogle sproglige rettelser til afsnittet om nummerplader, blandt andet at synsvirksomhederne som en service kan vejlede kunderne om Motorstyrelsens regler om nummerplader.

#### Kommentar

*Færdselsstyrelsen indsætter disse forslag til ændringer i Vejledningen, hvilket også delvist vil imødekomme ønsket fra Motorcykel Forhandler Foreningen, MC-Touring Club og AutoConsult.*

### **Afsnit 18.05**

SKAD har en række kommentarer til punkter, der ikke er nye i den opdaterede Vejledning. Kommentarerne vedrører udelukkende ombygning af motorcykler.

SKAD ønsker ændringer og præciseringer i afsnittet om ombyggede køretøjer. Blandt andet mangler oplysninger om myndighedsgodkendelse, og SKAD ønsker også, at udenlandske tekniske tjenester skal kunne benytte samme prøvningsprocedurer som angivet i bekendtgørelse om danske prøvningsinstanser.

#### Kommentar

*Færdselsstyrelsen kan oplyse, at begrebet myndighedsgodkendelse allerede står under definitioner, og definitionen gør det muligt, at ting, der har en myndighedsgodkendelse i udlandet, også kan godkendes på danske køretøjer.*

*SKAD's ønske om, at udenlandske tekniske tjenester kan benytte reglerne for danske prøvningsinstanser i bekendtgørelse nr. 483 af 26. april 2019, kan ikke imødekommes ved blot at justere på Vejledningen. Det vil kræve en ændring af bekendtgørelsen. De udenlandske tekniske tjenester har i stedet muligheden for at teste og få godkendt i henhold til reglerne om godkendelse af køretøjer i deres hjemland.*

SKAD ønsker i øget omfang, at synsvirksomheder skal kunne godkende ændringer på køretøjer – her specifikt ombygning af bremses og tilhørende for- og baggafler.

### Kommentar

*Dette ønske har SKAD fremført tidligere, men Færdselsstyrelsen mener fortsat ikke, at synsvirksomhederne har den nødvendige kompetence hertil. I øvrigt vil der om et år være sket en ændring i hele godkendelsesproceduren for køretøjer herunder ombygning, hvorfor det ikke giver mening at ændre reglerne på nuværende tidspunkt.*

SKAD undrer sig over nogle skrappe krav til efterfølgende ændringer på køretøjer, der er godkendt i henhold til bekendtgørelsen om prøvningsinstanser – blandt andet vedrørende efterfølgende udskiftninger af hjul.

### Kommentar

*Det er korrekt, at der er lidt mindre tolerancer med hensyn til efterfølgende ændringer af køretøjer, der allerede er ombyggede og specifikt afprøvede. Dette skyldes, at fabriksfremstillede køretøjer må formodes at have en væsentlig margin i forbindelse med f.eks. effektforøgelse og ændring af hjulstørrelse. Når et ombygget køretøj er afprøvet og godkendt specifikt efter nogle regler, så er det ikke sikkert, at det ombyggede køretøj stadig har indbyggede reserver, der f.eks. gør effektforøgelser på op til 20% uproblematisk. Færdselsstyrelsen fastholder derfor de nugældende regler, der tidligere har været i høring, og som anses for at være fornuftige.*

SKAD beder om, at ordet "udskiftning" justeres til "ændring" visse steder i afsnit 18.05, da det kan give anledning til misforståelser, når der udskiftes til uoriginale reservedele.

### Kommentar

*Færdselsstyrelsen justerer lidt på teksten, så der ikke er tvivl. Overskrifterne på visse af afsnittene må dog fortsat hedde "Udskiftning", da dette er ordlyden fra bekendtgørelsen om prøvningsinstanser og afprøvninger.*

SKAD foreslår en ændring i proceduren omkring afskæring af bageste dele af rammen på motorcykel. En rapport på en motorcykel, hvor ændringen er foretaget, skal kunne anvendes på en anden helt tilsvarende motorcykel, der får foretaget samme ombygning. Lige p.t. kan synsvirksomheden, med nødvendige oplysninger om udformningen af rammen før og efter, godkende sådanne ændringer uden, at der foreligger en egentlig rapport fra en prøvningsinstans.

### Kommentar

*Ønsket er i modstrid med den allerede gældende definition omkring "Identiske køretøjer" og hvad der skal til for at godkende identiske køretøjer. Da der tillige kun er et år til, at hele området med ombygning skal være gennemgået og justeret, agter Færdselsstyrelsen ikke at indføre ændringer nu.*

## **Afsnit 19.05**

BilsynsBranchen spørger, om man ikke allerede nu kan få lov at lade være med at udstede en blokvognsattest ved hvert syn af en blokvogn. Der henvises til, at der

et andet sted (vedrørende opbevaring af dokumentation) administrativt ved ændring af vejledningen er ændret på håndteringen.

#### Kommentar

*Emnet om blokvognsattest har, som det allerede står i Vejledningen, en sammenhæng med, om blokvogne via DMR indkaldes til periodisk syn, og at der holdes styr på dette med eventuel nummerpladeinddragelse som sidste mulighed. Sådan er systemet desværre endnu ikke for blokvogne, og derfor kan man ikke lave en sådan administrativ ændring. En sådan ændring svarer ikke til en simpel ting som situationen med, hvordan opbevaring af dokumentation skal foregå. Færdselsstyrelsen ser også frem til, at der kommer fuldt styr på blokvogne, så blokvognsattesten ikke længere er nødvendig som dokumentation for, at blokvognen har en gyldig godkendelse. Det bemærkes, at Færdselsstyrelsen arbejder med en sammenskrivning og ændring af bekendtgørelsen om særtransport.*

#### **Afsnit 19.06**

BilsynsBranchen har nogle forslag til præciseringer af ordlyden omkring godkendelse af (eftermonterede) partikelfiltre.

#### Kommentar

*Færdselsstyrelsen har udført de ønskede præciseringer, blandt andet om situationen ved periodesyn, hvor der skal ændres i et køretøjs registreringsforhold samt vedrørende den nødvendige dokumentation ved syn, hvor eneste mulighed for de tunge køretøjer er en blanket fra Miljø- og Fødevarerministeriet påført Miljøstyrelses identifikationsnummer.*

## **Bilag 1**

### **Høringsliste**

Arbejdstilsynet

Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL)

Arbejdsgiverforening for indehavere af taxi-, OST-, limousine- og sygetransport (ATAX)

Automobilbranchens Handels- og Industriforening (AUTIG)

AutoCamperRådet (ACR)

Autobranschen Danmark

Beredskabsstyrelsen

Bilbranchen

BilsynsBranchen

Brancheforeningen for Forretningslimousiner

Brancheforeningen for skov, have og parkforretninger

Brancheforeningen Taxiførere i Danmark (Tid)

Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport (ITD)

Brintbranchen

Børne- og Undervisningsministeriet

OCFF (Tidligere Camping Branchen)

Danmarks Motor Union

Dansk Automobil Sports Union

Dansk Bilbrancheråd

Dansk Bilforhandler Union

Dansk Byggeri

Dansk Camping Union

Dansk Erhverv

Dansk Handicap Forbund

Dansk Industri (DI)

Dansk Kranforening

Dansk Kørelærer Union

Dansk Maskinhandlerforening

Dansk Metal



Dansk Mobilitet  
Dansk PersonTransport  
Dansk Sidevogns Klub  
Dansk Standard  
Dansk Transport og Logistik (DTL)  
Danske Advokater  
Danske Cykelhandlere  
Danske Handicaporganisationer  
Danske Havne  
Danske Maskinstationer og Entreprenører  
Danske Maritime  
Danske MotorCyklister  
Danske Regioner  
Danske Rederier  
Datatilsynet  
De Danske Bilimportører  
Den Danske Akkrediteringsfond (DANAK)  
Den Danske Dommerforening  
Det Centrale Handicapråd  
DI Transport  
DTU Transport  
Dækbranchen Danmark  
Erhvervsstyrelsen (OBR)  
Fagbevægelsens Hovedorganisation  
Fagligt Fælles Forbund (3F)  
Forbrugerombudsmanden  
Forbrugerrådet Tænk  
Forenede Danske Amerikanerbilklubber (FDA)  
Forenede Danske Motorejere  
Foreningen af Vognimportører i Danmark  
Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport  
Forsikring og Pension  
Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse

Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL)  
GAFSAM  
Havarikommissionen for Vejtrafikulykker  
HK/Stat  
Justitsministeriet  
Kommunernes Landsforening (KL)  
Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen  
Landbrug og Fødevarer  
Maskinleverandørerne  
MC-Touring Club  
Miljøstyrelsen  
Motorcykel Importør Foreningen  
Motorcykel-Forhandler Foreningen  
Motorhistorisk Samråd  
Motorstyrelsen  
NOAH-Trafik  
Politiforbundet i Danmark  
Rigsadvokaten  
Rigspolitiet  
Rådet for Sikker Trafik  
Sektionen for Veje, Trafik og Transport ved Aalborg Universitet  
SKAD - Køretøjsbygger- og Autoskadebranchen i Danmark  
Skatteministeriet  
Socialstyrelsen  
Specialforeningen for Logistik og Distribution (SLD)  
Sundheds- og Ældreministeriet  
SMV Danmark  
Teknologisk Institut  
Trafikselskaberne i Danmark  
Ulykkespatientforeningen  
Vejdirektoratet  
Wind Denmark