

<b>Nr.:</b> 2039	<b>Meddelelse om køretøjers indretning og udstyr mv.</b>	 <b>Færdselsstyrelsen</b>
<b>Dato:</b> 10.08.2023		

## Opdatering af Vejledning om syn af køretøjer

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

Meddelelsen indeholder nye emner eller rettelser i forhold til den tidligere samlemeddelelse nr. 2036. Nye eller ændrede tekster er markeret med gult.

Meddelelsen indeholder desuden et enkelt punkt (nr. 17) vedrørende præcisering i Synsguiden.

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

Nærværende Meddelelse indeholder følgende:

1. Oprettelse af EU-godkendt køretøj i DMR (midlertidig ordning)
2. Bredde og længde, traktorpåhængsvogn og tilkoblingsanordning
3. Stoplygter – placeringskrav herunder for ikke-påbudte
4. Afskærmning bagtil mod underkøring (bagkofanger)
5. Lastbil til særlig anvendelse (vedrørende sammenkobling)
6. Indsættelse af farve i DMR
7. Indsættelse af elektrisk rækkevidde i DMR
8. Indsættelse af CO<sub>2</sub>-udslip i DMR
9. Håndtering af biler registreret med forbrug med flere decimaler
10. Ændringer i CoC-dokument – forbrug og CO<sub>2</sub>-udslip
11. Nye felter i DMR (brændselscellebil m.v.)
12. Konstruktive ændringer – mikrofilm hos Motorstyrelsen
13. Periodiske syn af udenlandsk registrerede køretøjer
14. Godkendelse af udenlandsk/dansk kombination
15. Toldsyn
16. Syn af motorcykler, der er indkaldt til syn i henhold til § 2 (efter et vejsidesyn)
17. Præcisering af synsguiden vedrørende syn af bil med aftagelig tilkoblingsanordning
18. Navngivning af køretøjer i DMR
19. Import af elbil fra Tyskland, angivelse af største effekt i DMR
20. Angivelse af partikelfilter i DMR for Euro 6/VI-biler
21. Angivelse af første registrering på udenlandsk registreringsattest
22. Tidligere synet og godkendt køretøj, som ikke er blevet registreret
23. Supplement om mandskabsbil
24. Varebiler, som er EU-typegodkendte med lille varerum
25. TMA (energiabsorberende enhed), registrering i DMR
26. Gule positionslygter på motorcykler
27. Baksignal på ambulancer
28. Tilføjelse vedrørende udrykningskørsel, gamle tilladelser
29. Tilstedeværelse af referencebremsekræfter kontrolleres ikke

- 30. Benyttelse af ældre Dataerklæringer
- 31. Angivelse af EU-køretøjskategori i DMR
- 32. Angivelse af WLTP CO<sub>2</sub>-udslip og WLTP-forbrug i DMR
- 33. Ny særtransportbekendtgørelse
- 34. Godkendelsescertifikater til dyretransport

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

## 1. Oprettelse af EU-godkendt køretøj i DMR

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

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

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

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

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

### Fremgangsmåde ved oprettelse i DMR

- 1: Køretøjet må kun oprettes på baggrund af dets originale CoC-dokument med en højst ét år gammel underskriftsdato. Det skal på CoC-dokumentet fremgå, at køretøjet er komplet eller færdiggjort. Derudover må køretøjet ikke afvige fra dets CoC-dokument. Det betyder f.eks., at en varebil N1 ikke må oprettes på baggrund af et CoC-dokument på en personbil M1, da antallet af siddepladser afviger fra CoC-dokumentets angivelse. Er der på køretøjet foretaget ændringer, skal der gennemføres et normalt registreringssyn forud for indberetningen.
- 2: Der skal ikke foretages indberetning til eSyn.
- 3: Køretøjet oprettes som normalt i DMR under fanen Indberet registreringsgrundlag.
- 4: De tekniske data, som skal indberettes, følger den i afsnit 14.02.3 beskrevne instruktion Indberetning af registreringsgrundlag. Derudover skal følgende ekstra felter udfyldes:
  - EF-typegodkendt kategori: Her skal køretøjets EU-kategori indtastes, f.eks. M1 for personbil, T3a for en sådan traktor, L1e for knallert osv.
  - Euro-norm: Skal angives for alle biler (af afgiftshensyn også de reelt normløse elbiler) og skal angives som Euro VI (denne fremgår dog ikke altid direkte af CoC-dokumentet, men alle fabriksnye biler med tilhørende CoC-dokument anses for at opfylde dokumentationskravet om Euro-norm 6 eller VI, som i DMR i begge tilfælde angives som Euro VI).

- 5: Partikelfilter: Hvis der er tale om en diesebil, vælges "Ja" ved partikelfilter i DMR, da en Euro 6/VI-bil altid vil have et partikelfilter.
- 6: Største vægte af påhængskøretøj: Hvis der på CoC-dokumentet er anført største vægtværdi af påhængskøretøj med eller uden bremses, skal disse altid indtastes i DMR, selv om køretøjet ikke registreres med tilkobling. En bindestreg i CoC-dokumentets vægtfelt betyder, at der skal indtastes værdien "0" i feltet i DMR.
- 7: Hvis der er tale om en stor personbil (M2/M3), skal man se i CoC-dokumentets rubrik 39. Hvis bilen er angivet som Klasse I, II eller A, skal anvendelse sættes til "Kun godkendt til rutekørsel". Hvis bilen er angivet som Klasse III eller B, kan den efter fremstillerens ønske angives med enhver af de for stor personbil mulige anvendelser. Hvis bilen er klasse III eller B, skal der endvidere anføres Tilladelsen "Tempo 100".
- 8: Hvis køretøjet er afgiftspligtigt, kan indregistrering først ske, når afgiften er betalt, og køretøjet i DMR er frigivet til registrering.

## 2. Bredde og længde, traktorpåhængsvogn og tilkoblingsanordning

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

### 3.02 Højde, bredde og længde

#### 3.02.001 Generelle bestemmelser

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

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

På side 103 indsættes den grønt markerede tekst:

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

*Undtagelsen gælder kun for motorkøretøjer.*

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

#### 3.02.310 Køretøj til synsfri sammenkobling

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

## 3. Stoplygter – placeringskrav herunder til ikke-påbudte

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

## 6.04 Lygter til signalgivning

### 6.04.001 Stoplygter

(1) Stoplygte:

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

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

Den nye regel må tages i anvendelse straks.

## 4. Afskærmning bagtil mod underkøring (bagkofanger)

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

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

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

### 9.08 Afskærmning bagtil mod underkøring (bagkofanger)

#### 9.08.001 Generelle bestemmelser

(1) Afskærmning bagtil mod underkøring

- a) skal give beskyttelse mod underkøring ved kollisioner bagfra med mindre køretøjer,
- b) skal være anbragt højst 0,55 m over vejbanen (målt fra underkant ved køreklar vægt med evt. bogieløft sænket),
- c) skal være anbragt højst 0,40 m fra køretøjets bageste punkt,  
*Ved kontrol af dette punkt ses bort fra længden af de i pkt. 3.01.001 (7) nævnte aerodynamiske anordninger.*
- d) må ikke være bredere end bagakslen målt fra hjulenes ydre kant (der ses bort fra udbuling af dækket lige over kørebanen), eller være mere end 0,10 m smallere i hver side, og
- e) skal have en højde på mindst 0,10 m.

(2) Afskærmning bagtil mod underkøring skal opfylde de tekniske krav i et af følgende regelsæt:

- a) [Direktiv 70/221/EØF som ændret ved 2006/20/EF](#) eller [UNECE-regulativ 58-02](#).

Dette punkt gælder kun for køretøjer, der registreres første gang inden den 1. september 2021.

- b) [UNECE-regulativ 58-03](#).

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

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

## 5. Lastbil til særlig anvendelse (vedrørende sammenkobling)

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

### Særlig anvendelse

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

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

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

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

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

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

## 6. Indsættelse af farve i DMR

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

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

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

## 7. Indsættelse af Elektrisk rækkevidde i DMR

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

### MILJØOPLYSNINGER

#### Elektrisk rækkevidde

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

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

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

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

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

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

### MILJØOPLYSNINGER

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

*I feltet indsættes en person- eller varebils CO<sub>2</sub>-udslip målt efter samme norm, som brændstofforbruget er målt efter (se instruktionen under Målenorm og under Brændstofforbrug målt). Værdien indsættes, hvis den er tilgængelig. For elbiler indsættes dog altid værdien "0" for CO<sub>2</sub>-udslip (uanset eventuelt manglende måleværdier for elforbrug). Hvis værdien mangler på en allerede registreret bil, og værdien er til rådighed ved et registreringssyn, må værdien indsættes på biler, som i DMR er angivet med NEDC- eller WLTP-norm, men ikke for biler, der er angivet med NEDC2 som norm. Værdien indsættes efter den norm, som i forvejen fremgår af DMR. Hvis CO<sub>2</sub>-udslippet ikke er tilgængeligt, og brændstofforbruget heller ikke er tilgængeligt, skal person- eller varebilens egenvægt indsættes. Hvis der godkendes konstruktive ændringer, der giver ændring i brændstofforbruget, skal en eventuel anført værdi slettes – og en ny tilhørende værdi indsættes, hvis den er tilgængelig.*

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

Særligt for biler med køreklar vægt på over 2.585 kg

Instruktionen herom står på side 622.

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

#### Særligt for store personbiler og motorcykler

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

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

## 9. Håndtering af biler registreret med forbrug med flere decimaler

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

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

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

  

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

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

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

#### Rettelsesmetode

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



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

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

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

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

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

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

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

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

## **11. Nye felter i DMR**

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

### **Drivkraft – nye, ætanol og metanol**

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

### **Brændselscellebil**

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

### **Plug-in – ændret afkrydsning/stillingtagen**

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

### **Euro-norm for elbiler**

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



## 12. Konstruktive ændringer – mikrofilm hos Motorstyrelsen

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

Det rødt markerede slettes, og det grønt markerede indsættes:

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

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

## 13. Periodiske syn af udenlandsk registrerede køretøjer

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

### Synets afslutning

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

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

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

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

## 14. Godkendelse af udenlandsk/dansk kombination

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

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

## 15. Toldsyn

På side 787 foretages følgende ændringer.

### 19.01 Toldsyn

#### 1 Grundlag

Nuværende tekst markeret her med rødt slettes:

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

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

Teksten erstattes af den grønt markerede, præciserede tekst, hvor det gult markerede er tilføjet i forhold til Meddelelse 2033:

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

Et Toldsyn skal afsluttes ved det samme synssted, som har påbegyndt førstegangssynet. Først ved den endelige (eventuelt betingede) godkendelse tages stilling til køretøjets stand og udstyr samt overensstemmelse med eventuel fotodokumentation. Der må således ikke indberettes et toldsyn, medmindre køretøjet kan godkendes (eventuelt betinget). Eventuelt omsyn kan således ikke ske ved en omsynsvirksomhed, og det er ikke muligt at tillade genfremstilling uden fornyet besigtigelse af køretøjet.

På side 788 tilføjes det med grønt markeret:

### 3 Gyldighed

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

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

### 4 Synssteder og betaling

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

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

Synsvirksomheden fastsætter betaling for de enkelte ydelser i Toldsyn.

**Der betales ikke gebyr til Færdselsstyrelsen for Toldsyn.**

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

### 6 Registrering

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

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

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

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

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

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

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

Resten af teksten vedrørende original stand udgår.

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

Ved ethvert syn af en motorcykel, skal synsvirkomheden slå op i Køretøjsregisteret (DMR) og se under "Syn". Bemærk, at synsmedarbejderen skal være logget på DMR, ellers kan fejlene, der er konstateret ved vejsidesynet, ikke ses. Hvis der her er angivet, at motorcyklen er indkaldt til syn i medfør af § 2 på grund af mistanke om for højt støjniveau, skal overholdelse af kravene om støj kontrolleres på følgende måde:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Standstøjtalet kontrolleres i forhold til angivelserne på typegodkendelsen.

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

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

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

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

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

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

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

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

Færdselsstyrelsen er ved at lave en liste over standstøjtal angivet på samtlige danske typegodkendelser. Når den er parat, vil den blive lagt op på Færdselsstyrelsens hjemmeside og med hensyn til støj overflødig gøre fremskaffelse af typegodkendelser. Information herom vil tilgå synsvirksomhederne.

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

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

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

## 17. Syn af bil med aftagelig tilkoblingsanordning

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

### 6. CHASSIS OG DELE FASTGJORT TILCHASSIS

Afsnit: 6.1. Chassis eller ramme og dertil fastgjorte dele

Punkt: 6.1.6. Mekanisk tilkobling og trækanordning

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

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

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

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

**Vurdering af mangler: Væsentlig fejl**

**Synsresultat: Genfremstilling**

**På synsrapporten noteres under Frie fejl:**

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

## 18. Navngivning af køretøjer i DMR

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

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

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

**Mærke:** Volkswagen

**Model:** Golf

**Variant:** GTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

For alle dieslbiler, hvor der er dokumentation for, at bilen opfylder Euro 6- eller Euro VI-normen, skal det fremover automatisk anses for, at bilen er leveret med originalt partikelfilter, og så skal der i forbindelse med førstegangssyn krydses af for Partikelfilter i DMR, uanset om

bilen er ny eller brugt. Partikelfilteret skal fortsat være til stede. Afmontering anses som en konstruktiv ændring, der ikke kan godkendes.

## 21. Angivelse af første registrering på udenlandsk registreringsattest

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 23. Supplement om mandskabsbil og varebil til Privat Personkørsel

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

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

## 24. Varebiler, som er EU-typegodkendte med lille varerum

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

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

## 25. TMA (energiabsorberende enhed), registrering i DMR

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

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

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

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

## 26. Gule positionslygter på motorcykel

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

### 6.03.031 Tohjulet motorcykel

(1) Tohjulet motorcykel skal være forsynet med:

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

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

Den nye regel må tages i anvendelse straks.



## 27. Baksignal på ambulance

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

### 6.06.340 Udrykningskøretøj

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

Den nye regel må tages i anvendelse straks.

## 28. Tilføjelse vedrørende udrykningskørsel, gamle tilladelser

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

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

## 29. Tilstedeværelse af referencebremsekræfter kontrolleres ikke

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

*Opfyldelse af bestemmelsen kontrolleres ikke ved syn.*

## 30. Benyttelse af ældre Dataerklæringer

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

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

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

## 31. Angivelse af EU-køretøjskategori i DMR

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

### EF-Typegodkendt kategori

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

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

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

*To- og trehjulede motorcykler samt knallerter: L*

*Traktorer: T*

*For alle andre køretøjskategorier: X*

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

### 32. Angivelse af WLTP CO2-udslip og WLTP-forbrug i DMR

I DMR er der tilføjet nye felter til brug for supplerende indtastning af WLTP CO2-udslip og WLTP-forbrug for biler, der i forvejen er registreret med NEDC2 målenorm.

Der kan for visse biler (primært biler, der er importeret udenom den officielle importør og registreret 1. gang i perioden 2019-2021 med NEDC2-forbrug) blive behov for, at WLTP CO2-udslip tilføjes uden sletning af NEDC2 CO2-udslip/forbrug.

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

Hvis en fremstiller møder frem til en synsvirksomhed og beder om, at WLTP CO2-udslip og/eller WLTP-forbrug indstattes, skal der foretages et registreringsyn (om ønsket som toldsyn).

I DMR tilføjes supplerende oplysning om WLTP CO2-udslip i det dertil hørende felt. Alternativt eller supplerende må der indstattes WLTP-forbrug. Man må ikke ændre på NEDC2-værdien for forbrug.

WLTP CO2-udslip/forbrug (og generelt forbrugstal for en bil, NEDC eller WLTP) skal dokumenteres på én af følgende måder – og der er som hidtil tale om måleværdien for "kombineret kørsel" ("vægtet kombineret kørsel" for plugin-hybridbil):

- 1) Erklæring fra bilfabrikant eller dennes repræsentant
- 2) Dokumentation fra en prøvningsinstans eller teknisk tjeneste
- 3) CoC-dokument for færdigopbygget køretøj
- 4) Dataerklæring for færdigopbygget køretøj

5) Registreringsattest fra EU/EØS-land eller Storbritannien eller Schweiz, hvis bilen er en brugt importeret bil (for bil registreret første gang mellem den 1. september 2017 og 1. januar 2022 dog kun, hvis registreringsattesten indeholder tilstrækkelige oplysninger til afgørelser af, om den angivne værdi skal indstattes som NEDC eller WLTP. For bil fra før 1. september 2017 kan man gå ud fra, at målemetoden er NEDC, og for bil fra efter 1. januar 2022 kan man gå ud fra, at målemetoden er WLTP)

6) En udskrift fra registreringsdatabasen fra det land, hvor en brugt importeret bil kommer fra. Udskriften skal være signeret af det pågældende lands registreringsmyndighed. Målemetoden skal kunne fastslås som nævnt i pkt. 5)

7) Instruktionsbog. Målemetoden skal kunne fastslås som nævnt i pkt. 5)

8) Fabriklabel med det konkrete stelnummer sat på bilen eller i servicehæftet (dog kun, hvis fabrikslabelen indeholder tilstrækkelige oplysning til afgørelse af, om den angivne værdi virkelig er WLTP-værdien. Målemetoden skal kunne fastslås som nævnt i pkt. 5)

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

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

#### Konsekvenser af manglende WLTP-dokumentation

Hvis fremstilleren af en bil til toldsyn/eksport med angivet NEDC2-forbrug oplyser, at han ikke kan/vil dokumentere hverken WLTP CO2-udslip eller WLTP-forbrug i forbindelse med synet, skal fremstilleren orienteres om, at bilen nu godkendes uden, at WLTP CO2-udslip og WLTP-forbrug

indsættes i DMR, men at ejeren så vil blive kontaktet af Motorstyrelsen, hvis der skal gennemføres registreringsafgiftsberegninger.

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

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

## Eksempler

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

**Miljøoplysninger**

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

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

**Motor**

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

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

## Syn i anden anledning

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

### 33. Ny særtransportbekendtgørelse

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

[Bekendtgørelse om særtransport \(retsinformation.dk\)](#)

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

Men der er to ændringer med umiddelbar betydning for synsvirksomheder.

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

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

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

### 34. Godkendelsescertifikat til dyretransport

Blanketter for godkendelsescertifikater til transportmidler, der anvendes til henholdsvis korte og lange transporter af levende dyr, er fra den 1. august 2023 overtaget af Fødevarerstyrelsen, og blanketterne skal efter denne dato hentes på Fødevarerstyrelsens hjemmeside via dette link:

[Godkendelse af transportmidler og containere til transport af levende dyr - Fødevarerstyrelsen \(foedevarestyrelsen.dk\).](#)

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

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

### Ikrafttrædelse

Meddelelsen træder i kraft straks, og samtidigt ophæves Meddelelse nr. 2036.

Færdselsstyrelsen, den 10. august 2023



Nicoline Zederkøf Jensen  
Kontorchef