**Nyheder og ændringer i Vejledning om syn af køretøjer januar 2017**

Januar 2017-udgaven af Vejledningen er gældende pr. 1. januar 2017. Ændringer i forhold til november 2015-udgaven, bortset fra rent redaktionelle ændringer og mindre tydeliggørelser uden selvstændig eller praktisk virkning for synsafgørelser. Det bemærkes, at en del steder er muligheden for at bruge et EF-direktiv faldet væk for nye køretøjer, fordi direktiverne er udgået. På steder med minimal betydning er dette ikke nævnt nedenfor.

1.03 (side 41) Justeret definition (under 020 Bil) af særligt køretøj til transport af personer og gods, der kan anses som varebil, hvis lasteevnen til gods overstiger lasteevnen til personer. Det handler typisk om dobbeltkabine-pickups, MPV-biler og ”kassevogne”, der ikke er afledt af sedan/hatchback.

1.03 (side 43) Justeret formulering omkring indretningen af varebil (udstyr i varerummet). Dertil om placering af adskillelse, når der er flere rækker sæder og længde af varerum, når det er en varebil til privat personkørsel.

 Ændring vedrørende sæder bag førersædet i varebiler til transport af havarerede biler. Ikke længere muligt.

 (side 44) Ændringer vedrørende sæder bag førersædet i lastbiler (vægtgrænser og i lastbiler til brandsluknings- og redningsopgaver).

 Præcisering vedrørende størrelse af lastrum i forhold til rum til beboelse i lastbiler N2, samt vedrørende sæder i disse og henvisningspligt. Samme ændring for lastbil N3.

 (side 49) Ændringer i regler for minitruck. Egenvægt må være op til 1.500 kg imod før 750 kg, og køretøjet kan være konstrueret til 40 km/t (før 30 km/t).

 (side 50) Definition af kærre indsat.

 (side 53) Henvisning til, at (for) store påhængsredskaber kan godkendes efter reglerne om særtransport.

1.04 (side 57) Definitionen af bybus fra busbekendtgørelsen er indsat her, så man ikke skal henvises til busbekendtgørelsen for at kende definitionen af bybus.

 (side 59) Justeret og tydeliggjort definition af storvolumendæk.

2.01.001 (side 64) Justering i tekst om stelnummer. Ikke krævet for allerede registrerede køretøjer fra før 01.07.56, men kræves for brugt importerede.

 Stelnummer på nye køretøjer skal opfylde nyere EU-regler (gammel direktivmulighed udgået).

2.01.001 (5) (side 66) Når stelnummer (gen)ipræges skal der uploades ID-kontrol (FS 083) og billede af stelnummer til Dokumentportalen. Også instruktion i fremgangsmåde, når der f.eks. skiftes karrosseri, og mærkning skal (gen)ipræges.

2.02 (side 69) Fjernede punkter bevirker, at krav om påskrifter er fjernet for varebiler og små påhængsvogne (op til 3.500 kg).

2.02.310 (2) (side 71) Præcisering af krav om påskrift for hver udførelse.

2.02.310 (4) (side 72) Nyt punkt om påskrifter, når et køretøj godkendes i flere udførelser. Hermed præciseres, at der skal være påskrifter (for påhængskøretøj) gældende for hver udførelse. Tilhørende vejledningstekst.

2.02.362 (1) (side 73) Bjærgningskøretøj omdøbt til slæbningskøretøj (i anledning af ny slæbningsbekendtgørelse) og justering af bestemmelser om påskrifter.

3.01.010 (1) (side 77) Præciseret punkt om vægt på styrende hjul. Præciseret, så det svarer til EU-direktivet (**for**hjul).

 Tilhørende vejledning om situation med hækkran og løftbar aksel.

3.01.010 (3) (side 77) Lastbil med to aksler kan have op til 1.000 kg ”ekstra” totalvægt, hvis det skyldes øget vægt i forbindelse med ”alternativ brændstofteknologi” (typisk el eller brint). En to-akslet lastbil kan altså have en tilladt totalvægt på op til 19.000 kg (vil fremgå af godkendelseserklæringen).

3.01.010 (5) (side 78) Samme som ovenstående, blot for lastbiler med tre aksler.

3.01.010 (6) (side 78) Justeret regel om afstand mellem aksler i to-akslet bogie. 18.000 kg nu ned til 1,3 m.

3.01.023 (1) (side 78) To-akslet bus må have en totalvægt på op til 19.500 kg. Bemærk, at de maks. tilladte akseltryk ikke er ændret.

3.01.023 (3) (side 79) Ledbus kan have op til 1.000 kg ”ekstra” totalvægt, hvis det skyldes øget vægt i forbindelse med ”alternativ brændstofteknologi” (typisk el eller brint). En ledbus kan altså have en tilladt totalvægt på op til 29.000 kg (vil fremgå af godkendelseserklæringen).

3.01.030 (1) (side 79) Kravet om vægt på styrende hjul på motorcykel relaterer sig nu til tilladt totalvægt. Regel om faktisk totalvægt er indført i dimensionsbekendtgørelsen (som handler om brugsregler). Men der skal stadig i særlige tilfælde kontrolleres for vægte ved køreklar vægt [bemærk, at henvisningen her skal ændres til tjenestevægt, hvilket skyldes, at EU-definitionen på køreklar vægt desværre ikke omfatter føreren for en motorcykel].

3.01.050 (1) (side 79) Kravet om vægt på styrende hjul på traktor relaterer sig nu til tilladt totalvægt. Regel om faktisk totalvægt er indført i dimensionsbekendtgørelsen (som handler om brugsregler). Men der skal stadig kontrolleres for vægte ved køreklar vægt.

3.01.150 (1) (side81) Påhængsvogn til motorcykel kan have totalvægt på op til 200 kg (før 150 kg).

3.01.200 (2) (side 83) Ændring vedrørende over 35 år gamle biler, hvor man ikke kan få fat i bilfabrikantens vægte for påhængskøretøj. Her kan nu anvendes den meget gamle regel om 90/50% af egenvægten.

3.01.V01 (side 89) Præcisering omkring regler for ændring af egenvægt/køreklar vægt.

3.01.V03 (side 92) Ændring omkring nedsættelse af totalvægt på påhængsvogn O1, så de også med bremser kan nedsættes lidt mere end de 30%, nemlig til 500 kg.

3.01.V06 (side 95) Ændret bestemmelse, så komplet e-godkendt bus, der er e-godkendt med op til 8 ståpladser pr. m2, nu også kan godkendes med det her.

3.02.001 (side 98) Brugsbestemmelser for særligt brede køretøjer (typisk landbrugskøretøjer) er taget ud af DfK, da DfK kun skal være konstruktions-/indretningsforskrifter. Brugsreglerne vedrørende dimensioner står i dimensionsbekendtgørelsen.

3.02.001 (7) (side 99) Den nye regel om medbringertruck fra dimensionsbekendtgørelsen indsat (den del, der rager mindre end 1,50 m bagud medregnes ikke).

3.02.150 (1) (side 102) Påhængsv. til motorcykel kan have en bredde på op til 1,30 m (før 1,00 m).

3.02.200 (8) (side 104) Ændring i reglen for afstand mellem en lastbils bageste aksel og sættevognens forreste aksel. Hvis afstanden overstiger 3,00 m (imod før 4,00 m), kan vogntoget overstige 44.000 kg (men ikke over 54.000 kg uden at afstanden er mindst 4,00 m, jf. pkt. (10)).

4.01.003 (1) (side 109) Justeret tekst om kontrol af tilstedeværelsen af LDWS.

4.01.021 (1) (side 110) For personbil M1 erstattes ECE R12-03 af det nyere ECE R12-04 om kollisionssikret styreapparat eller af ECE R94 om offset kollisionstest. Det tidligere direktiv 74/297/EØF er udgået. R12-04 indeholder især udvidelser vedrørende forholdsregler for elektriske biler.

 Undtagelser for ny bil med foranliggende styring er fjernet (svarende til nyere ECE R12).

4.01.021 (2) (side 111) Tilføjelse af, at personbil fremstillet i lille serie ikke skal have ESC (som for personbil).

4.01.023 (1) (side 112) Omformulerede overgangsbestemmelser (de tidligere var ikke helt korrekte).

4.01.024 (1) (side 112) Totalvægtgrænsen for krav om kollisionssikret styreapparat lempet fra højst 2.000 kg til højst 1.500 kg svarende til nyere ECE R12.

4.01.024 (2) (side 112) Tilføjelse af, at varebil fremstillet i lille serie (1.03.020) ikke skal have ESC (som for personbil).

4.01.100 (1) (side 114) Det tidligere direktiv 70/311/EØF er udgået som mulighed for dokumentation vedrørende styrende aksler – også i pkt. (4).

4.01.100 (4) (side 115) Ændrede regler om supplerende manuel styring på sættevogne/bloksættevogne. Må ikke kunne styres ved hastigheder over 20 km/t.

4.01.310 (1) (side 117) Opdateret dokumentationskrav for sættevognes tilkoblingsanordning.

5.01.001 (1) (side 120) Orientering om reglerne for montering af e-godkendte bremsebelægninger på e-godkendte køretøjer er nu udvidet til også at gælde skiver og tromler (for nyere biler).

 Beskrivelse af bremserørssamlinger på kobberrør, hvor mellemstykke er nødvendigt.

5.01.005 (1) (side 124) ECE R13-09 er erstattet af det nyere ECE R13-11 om ABS. Tilsvarende for ECE R78-03. Det tidligere direktiv 71/320/EØF er udgået for nye. Opdateringen indebærer ikke nogen væsentlige ændringer.

5.01.009 (side 127) Definition af kombineret bremsesystem (bruges for motorcykel – nedenfor).

5.01.025 (6) (side 132) Tekst om sneplovsbeslag i forbindelse med AEBS.

5.01.031 (3) (side 132) To-hjulet motorcykel skal fra 1. januar 2017 være forsynet med blokeringsfri bremser. For motorcykel med lav ydeevne (primært under 125 cm3) kan dog i stedet have kombineret bremsesystem. Og bestemmelsen er ikke gældende for enduro-motorcykel og trial-motorcykel (samtidigt defineret).

5.01.310 (1) (side 140) Afstand fra beslag til sprængwire og til midte bil er ændret fra 20 cm til 25 cm (ECE R55-regel).

5.02.007 (side 143) Bestemmelsen vedrørende asbestfri bremsebelægninger fjernet. Reglen om asbest er nu alene en Arbejdstilsynsregel.

5.03.021 (1) (side 156) Krav til deceleration for driftsbremse ændret til 6,4 m/s2 svarende til EU-regler, der kommer fra ECE-regulativ R13H.

5.03.021 (2) (side 156) Krav til deceleration for nødbremse ændret til 2,4 m/s2 svarende til EU-regler, der kommer fra ECE-regulativ R13H. Nødbremsen skal nu være del af to-kreds system.

5.03.025 (5) (side 158) Det tidligere direktiv 71/320/EØF er udgået for nye. Nu kun mulighed for at dokumentere kompatibilitet via det nyere ECE-regulativ R13-11. Tilsvarende for punkt (6) vedrørende aktiveringstid.

6.01.001 (2) (side 166) Justeret tekst vedrørende placering af udvendige ledninger uden permanent fastgjort beskyttelse.

6.01.002 (2) (side 167) Opdatering vedr. elektromagnetiskkompatibilitet (EMC).

6.02.020 (5) (side 180) Justerede regler for gasudladningslamper – ikke altid krav om aut. højdejustering og lygtevasker. Bemærk krav om registrering i DMR af eftermonterede gasudladningslamper, når de kommer til syn.

6.02.020 (6) (side 180) Nyt punkt om nærlys med LED nærlys. Bemærk krav om registrering i DMR af eftermonteret LED-nærlys, når de kommer til syn.

7.01.041 (1) (side 242) Henvisningen til ECE-rekommendation R.E.3 er opdateret.

7.01.042 (side 242) Der gøres ekstra opmærksom på, at lille knallert enten skal være EU-typegodkendt eller standardtypegodkendt (sidstnævnte ikke længere muligt for nye knallerter, bortset fra invalideknallerter). De nærmere regler for i gamle dage at få godkendt en knallert er taget ud, da de er uaktuelle.

7.05.001 (4) (side 248) Præcisering vedr. udskiftning/ændring af lyddæmpere.

7.05.021 (1) (side 249) Reglerne om støj fra ombyggede personbiler er flyttet til afsnit 18.05, så dette her afsnit er reduceret.

7.05.024 (1) (side 252) Reglerne om støj fra ombyggede varebiler er flyttet til afsnit 18.05, så dette her afsnit er reduceret.

7.05.030 (1) (side 253) Reglerne om støj fra ombyggede motorcykler er flyttet til afsnit 18.05, så dette her afsnit er reduceret.

7.06.001 (3) (side 255) Ændret punkt, idet regler om konstruktive ændringer (herunder chiptuning) af motorer i personbiler, varebiler og to-hjulede motorcykler er flyttet til afsnit 18.05.

7.06.020 (side 258ff) Ændringer i (3), (4) og (5), så kun Euro VI-lastbiler/busser kan undvære mærkning om røgtæthed (tilbagevirkende kraft, for det var en fejl, at små biler kunne undvære mærkning). Og alle Euro 6-biler skal testes for røgtæthed uanset mærkning. For tunge biler indføres i (5) en generel grænse, samt bemærkning om den jf. 19.06 skærpede grænse for nødvendigt principgodkendt partikelfilter.

7.06.021 (side 261) Reglerne for de ombyggede personbiler er flyttet til afsnit 18.05.

7.06.024 (1) (side 263) Varebiler skal nu opfylde Euro 6-normen eller Euro VI-normen.

7.06.024 (side 264) Reglerne for de ombyggede varebiler er flyttet til afsnit 18.05.

7.06.031 (1) (side 265) To-hjulet motorcykel skal nu opfylde Euro 4-normen.

7.06.033 (1) (side 266) Tre-hjulet motorcykel skal nu opfylde Euro 4-normen.

7.06.040 (1) (side 266) Knallert skal opfylde Euro 4-normen (fra 1. januar 2018).

7.07.002 (1) (side 273) Opdatering vedrørende krav til aircondition.

7.08.020 (1) (side 273) Nyt punkt om elektrisk sikkerhed i bil.

8.01.001 (side 284) Reglerne om ændring af bærende dele på personbil, varebil og to-hjulet motorcykel er flyttet til afsnit 18.05.

8.02.002 (2) (side 290) Kravene til mønsterdybde justeret (til 40 km/h), så traktorer og motorredskaber, der senere får lov at køre 40 km/t, ikke samtidig går fra et mønsterdybdekrav på 0 mm til 1/1,6 mm.

8.02.003 (side 292) Reglerne om udskiftning af hjul på personbil, varebil og to-hjulet motorcykel er flyttet til afsnit 18.05.

8.03.004 (side 305) Reglerne om udskiftning af fjedre på personbil, varebil og to-hjulet motorcykel er flyttet til afsnit 18.05.

9.01.021 (2) (side 312) Lempelse vedrørende sæde, der monteres til brug for handicappet (skal ikke være forsynet med sideairbag).

9.05.021 (1) (side 329) Ophør af muligheden for at få godkendt bil med tilkobling, når bilfabrikken ikke har accepteret tilkobling. Udstedte E-godkendelser af tilkoblingsanordninger har været udstedt fejlagtigt. Allerede godkendte biler forbliver godkendt.

10.01.004 (side 360) Ændret navn. Tidligere Kørestolsbeslag ændret til Fastholdelsesanordning til kørestol. Det tidligere pkt. (3) er væk, da det reelt var en brugerbestemmelse.

10.01.021 (1) (s. 361) Lempelse vedrørende nakkestøtte på sæde, der monteres til brug for handicappet.

10.01.021 (2) (s. 361) Opdatering af krav til sæders fastgørelse for personbil (ECE R17-08 i stedet for ECE R17-06). Præcisering af, at ombyggede konstruktioner skal være dokumenteret ved hjælp af en prøvningsinstans.

10.01.021 (3) (s. 361) Opdatering af krav til kørestolsbeslag for personbil (betegnelsen er er ved en fejl ikke alle steder blevet rettet fra Kørestolsbeslag til Fastholdelses-anordning til kørestol, som ellers er den nye betegnelse).

10.01.022 (6) (s. 364) Opdatering af krav til sæders fastgørelse for stor personbil (ECE R80-03 i stedet for ECE R80-01 og direktivmulighed udgået for nye). Tekst om ombyggede mangler her. Der gælder det samme som under personbil, at ved ombyggede konstruktioner skal der være dokumentation ved hjælp af en prøvningsinstans. Ændringen vil blive indsat ved næste lejlighed.

10.01.022 (8) (s. 364) Opdatering af krav til kørestolsbeslag for stor personbil (betegnelsen er er ved en fejl ikke alle steder blevet rettet fra Kørestolsbeslag til Fastholdelsesanordning til kørestol, som ellers er den nye betegnelse).

10.01.023 (4) (s. 365) Krav til flammehastighed nu kun for M3 og ikke bybus (undtagelse i (5)).

10.01.024 (1) (s. 366) Lempelse vedrørende nakkestøtte på sæde, der monteres til brug for handicappet.

10.02.001 (1) (s. 368) Opdatering af krav til sikkerhedsseler (ECE R16-06 i stedet for ECE R16-04 og direktivmulighed for biler udgået for nye).

 Bemærkning om type af sikkerhedssele, der monteres (sele mærket AIRBAG må ikke placeres på en plads uden airbag).

10.02.001 (6) (s. 371) Justeret tekst vedrørende bil, der har fået monteret sikkerhedsseler i uoriginale forankringspunkter. De fleste biler bør nu have været igennem et syn, hvor der er enten i DMR eller i eSyn er anført bemærkning om selerne.

10.02.002 (2) (s. 372) Ny mulighed for sikkerhedssele til kørestolsbruger, som opfylder ISO-standard.

10.02.021 (2) (s. 373) Opdatering af krav til seleforankringer i personbil (ECE R14-06 i stedet for ECE R14-04). Også for varebiler, da disse skal opfylde bestemmelser for personbil. Præcisering af, at ombyggede konstruktioner skal være dokumenteret ved hjælp af en prøvningsinstans.

10.02.021 (3) (s. 374) Opdatering af krav til sele og seleforankringer på sidevendte sæder i personbil (ECE R14-06 i stedet for ECE R14-04).

10.02.021 (4) (s. 374) Opdatering af krav til seleforankringer ved plads for kørestol i personbil (ISO standard 10542-1:2012 i stedet for ISO standard 10542, eller nyt alternativ i form af Bilag XI, tillæg 3 til direktiv 2007/46/EF).

10.02.022 (2) (s. 375) Opdatering af betingelser for kun at anvende hoftesele i stor personbil (direktivmulighed udgået).

10.02.022 (3) (s. 376) Opdatering af krav til seleforankringer i stor personbil (ECE R14-06 i stedet for ECE R14-04 og direktivmulighed udgået).

10.02.022 (4) (s. 377) Opdatering af krav til seleforankringer ved plads for kørestol i stor personbil (ECE R107-03 i stedet for ECE R107-02, og 2012-version af ISO-standard).

10.02.022 (5) (s. 378) Udvidelse i mulighederne for ikke at skulle have sikkerhedsseler/-forankringer i stor personbil (udover 20%-reglen nu også specifikt bybus (der i praksis altid opfylder 20%-reglen) og mindre busser med højst 22 passagerer og mindst to ståpladser).

10.02.023 (3) (s.378) Opdatering af krav til sidevendte sæders sele-retractor og seleforankringer. Bemærk, sidevendte sæder er kun lovlige i stor personbil, der er indrettet til at medtage stående passagerer samt stor personbil (over 10.000 kg totalvægt) med siddegruppe bagest.

10.02.024 (1) (s.379) Opdatering vedrørende risiko for hovedkontakt med forruden mhp. accept af hoftesele på varebils forsæder (ECE R21-01 i stedet for ECE R21 og direktivmulighed udgået).

10.02.025 (1) (s.379) Opdatering vedrørende risiko for hovedkontakt med forruden mhp. accept af hoftesele på lastbils forsæder (ECE R21-01 i stedet for ECE R21 og direktivmulighed udgået).

10.02.025 (2) (s. 379) Opdatering af krav til seleforankringer for lastbil (ECE R14-06 i stedet for ECE R14-04). Ændring i regler, så der skal være sikkerhedssele på alle pladser i lastbiler. Har betydning for de få lastbiler, hvor der er to sæderækker.

10.03.006 (9) (s. 388) Opdatering vedrørende kamera, der erstatter frontspejl. Skal nu opfylde ECE R46-02 (direktivmulighed udgået).

11.01.004 (1) (s. 417) Information om omdrejningstal for standmåling.

12.310 (side 427) Præciseret tekst om godkendelse i flere udførelser til at trække primært kærre og sekundært påhængsvogn uden V-værdi.

12.320 (side 434) Ny mulighed for montering af ekstra fodbremseventil i trykluftanlæg.

12.351 (side 448) Tekst om bil, der overgår til taxianvendelse fra anden erhvervsmæssig anvendelse. Brændstofforbrug skal ikke dokumenteres igen.

12.352 (side 456) Tekst om bil, der overgår til limousineanvendelse fra anden erhvervsmæssig anvendelse. Brændstofforbrug skal ikke dokumenteres igen.

12.353 (side 458) Tekst om bil, der overgår til sygetransport fra anden erhvervsmæssig anvendelse. Brændstofforbrug skal ikke dokumenteres igen.

12.354 (side 460) Tekst om bil, der overgår til rutekørsel fra anden erhvervsmæssig anvendelse. Brændstofforbrug skal ikke dokumenteres igen.

12.362 (side 473) Præcisering omkring slæbningskøretøj. Udstyr til at ”få gods op på lad” gør ikke et køretøj til et slæbningskøretøj.

12.381 (side 479) Tivolitog kan nu være 18,75 m langt (tidligere 18 m).

 Køretøjets hastighed skal stadig være begrænset til 10 km/t, men der er ikke længere krav til, hvordan spærringen skal være udført, og den skal ikke være plomberet af en synsvirksomhed.

 Tilsynsattesterne skal nu indeholde godkendelsespåtegning fra en synsvirksomhed (den sidste del af afsnittet skulle ikke være markeret med gult, da det ikke er nyt).

13.310.1. (side 487) ADR-attest skal nu uploades til Færdselsstyrelsens Dokumentportal, så den kan findes, og der kan udskrives en ny til ejeren, hvis den bliver væk. Attesterne må uploades uden påført registreringsnummer.

13.412.12. (side 573) Farlig gods-attest skal nu uploades til Færdselsstyrelsens Dokumentportal, så den kan findes, og der kan udskrives en ny til ejeren, hvis den bliver væk. Attesterne må uploades uden påført registreringsnummer (også for tankpåhængskøretøj til traktor, uanset dette kun er nævnt for traktoren).

13.461.A. (side 577) Justeret tekst om fornyelse af attest for transport af dyr.

 Dyretransportattest skal nu uploades til Færdselsstyrelsens Dokumentportal, så den kan findes, og der kan udskrives en ny til ejeren, hvis den bliver væk.

13.461.B (side 579) Om opstående hjulkasser, som skal fraregnes, når areal udregnes.

14.02.1. (side 595) Typegodkendelse eller godkendelseserklæring kan være emailet direkte fra godkendelsesindehaveren og til synvirksomheden (alternativ til at medbringe den i original ved syn).

 (side 596) Den fremlagte dokumentation jf. § 32, stk. 4 (for ikke-EF-typegodkendte køretøjer, køretøjer med konstruktive ændringer og replica-biler) skal nu uploades til Færdselsstyrelsens Dokumentportal.

 (side 596) Hvis registreringsgrundlag er en udenlandsk registreringsattest, skal den nu uploades til Færdselsstyrelsens Dokumentportal.

 (side 598) Attester, der udstedes i forbindelse med syn, skal den nu uploades til Færdselsstyrelsens Dokumentportal, så de kan findes, og der kan udskrives en ny til ejeren, hvis den bliver væk.

14.02.2.2 (side 598) Dokumentation ved syn. Ny opdeling i måden, hvorpå det beskrives. Nu ”pr. art”. Teksten er ikke markeret med gult, idet der ikke er ændringer i reglerne. Det er alene måden, hvorpå de beskrives. Tilsvarende er teksten under de enkelte afsnit om Data-erklæring osv. reduceret.

 (side 603) Hvis et køretøj allerede er oprettet i DMR, skal der ikke ved registreringssyn (på grund af udførte ændringer) medbringes CoC-dokument til syn.

 (side 603) Data-erklæring kan være emailet direkte fra udstederen og til synvirksomheden (alternativ til at medbringe den i original ved syn).

 Opsummering af regler for udfyldelse og kontrol af Data-erklæring struktureret på ny måde.

 (side 604) Opsamling omkring hvilke felter, der skal være udfyldt og eventuelt kontrolleres (støj og – på motorcykler - luftforurening) på Data-erklæringer. En traktors Data-erklæring er ændret, så underskriveren bekræfter, at den opfylder reglerne om luftforurening.

 (side 605) Data-erklæringer skal nu uploades til Færdselsstyrelsens Dokumentportal (og ikke længere opbevares i to år efter synet).

 (side 605) CoC-dokument kan være emailet direkte fra udstederen og til synvirksomheden (alternativ til at medbringe den i original ved syn).

 (side 606) CoC-dokumenter skal nu uploades til Færdselsstyrelsens Dokumentportal (og ikke længere opbevares i to år efter synet). Hvis et CoC-dokument er tilgængeligt ved syn (fremstilleren viser dette), skal det også uploades til Dokumentportalen.

 (side 606) For ganske få køretøjsarter er der stadig mulighed for, at Færdselsstyrelsen udsteder typeattest. I disse tilfælde kan typeattesten være dokumentation ved syn. Den kan i den forbindelse alternativt være emailet direkte til synsvirksomheden.

 (side 607) Ny tekst om prøvningsinstanser (jf. ny bekendtgørelse herom). Der er nu på Færdselsstyrelsens hjemmeside en liste over prøvningsinstanser (herunder akkrediterede eller anerkendte prøvningslaboratorier). Listen indeholder også angivelse af, hvilke emner, prøvningsinstanserne kan udtale sig om.

 (side 615) Præcisering af, at når en fremstiller henviser til en tidligere udstedt standardtypegodkendelse/anmeldt EU-godkendelse, skal overensstemmelsen være bekræftet for det konkrete stelnummer af godkendelsesindehaveren.

14.02.3 (side 621) Nye arter i DMR, da blokvogne og motordrevne blokvogne nu skal have godkendelsen registreret i DMR.

14.02.3.1. (side 622) Anvendelsen Særlig anvendelse benyttes ikke mere for personbiler til sygetransport, og med nedsat bestoling. Her anvendes blot Sygetransport uanset bestoling. Allerede registrerede biler fortsætter uændret.

 (side 623) Ændrede kontrolpunkter for stor personbil med nedsat bestoling (så den bliver en personbil med højst 9 personer). Bilen skal ikke længere opfylde de tekniske krav gældende for stor personbil. Den skal dog plads- og vægtmæssigt opfylde kravene for at kunne godkendes til mindst 10 personer, hvilket skal kontrolleres i henhold til de anførte krav.

 (side 624) Godskøretøj til transport af havarerede biler skal nu have en totalvægt på mindst 4.000 kg for at måtte godkendes med ekstra sæderække bag førersædet. Tidligere godkendte køretøjer kan beholde deres anvendelse (godkendelse af ekstra sæderække).

 (side 625) Hvis varebil ønskes godkendt både som trækkraft for sættevogn og med lad, skal der – ud over udfærdigelse af Attest for flere udførelser – ske henvisning til SKAT, da bilen ellers kommer til at betale afgift som ”sættevognstrækker” (ingen afgift) i stedet for afgift som varebil til godsbefordring (50 eller 30%). Allerede registrerede fortsætter uændret.

 (side 627) Ny anvendelse, Særtransport, som anvendes for de nye arter blokvogn og motordrevet blokvogn.

 (side 628) Krydser fjernet i tabel vedrørende muligheden for Brandsluknings-/redningskørsel. Påhængskøretøjer skal ikke godkendes hertil. Tabellen vil senere blive opdateret med blokvogne og motordrevne blokvogne.

 (side 628ff) Udvidet instruktion vedrørende angivelse af Mærke, Model og Variant. Det er vigtigt, at principperne følges, idet der ellers opstår et unødigt stort antal modeller og varianter, hvilket gør ”rullegardinerne” helt uoverskuelige. Når der oprettes nye modeller og varianter, skal der indsendes en mail herom til Færdselsstyrelsen.

 (side 631) Oplysning om principperne for opbygning af EU-typegodkendelsesnumre er nu samlet her. Man skal være opmærksom på opbygningen, så man ikke godkender et køretøj på baggrund af et falsk EU-typegodkendelsesnummer eller et nummer, som måske blot omhandler en godkendelse af et specifikt stykke udstyr på køretøjet.

14.02.3.2. (side 633) Præcisering af, at der kun skal afkrydses for tilkoblingsanordning, når denne er **bag** på et køretøj (altså normalt ikke for et påhængskøretøj, medmindre det er traktorpåhængsvogn, linktrailer, dolly eller sættevogn, der kan trække kærre).

14.02.3.3. (side 635) Præcisering: Egenvægt skal angives for alle person- og varebiler, hvor der ikke er oplysning om brændstofforbrug eller elektrisk forbrug (herunder for plug-in hybridbil).

 (side 636-637) Ved registreringssyn kan vogntogsvægten anføres (hvis den er tilgængelig i materialet, som fremstilleren har med til synet), uanset der ikke er tilkobling på bilen. Dette kan være en fordel ved senere godkendelse med tilkobling, da værdierne indlæst i DMR så kan benyttes. Tilsvarende gælder felterne for vægt af påhængsvogn med og uden bremser.

 (side 637) Drivkraft skal kun vælges for køretøjer med motor.

 (side 638) Brændstof skal dog angives for påhængskøretøj, der godkendes i fast kombination med et trækkende køretøj. Brændstof kan også angives for et påhængskøretøj, hvis fremstilleren anmoder om det, og brændstoffet svarer til det trækkende køretøj ved synet.

 For plug-in hybridbiler skal vælges det brændstof, som forbrændingsmotoren benytter. Man skal derudover huske at angive Plug in hybrid og elektrisk forbrug også.

 (side 638) Justering i tekst om angivelse af brændstofforbrug. Det skal om muligt angives for alle person- og varebiler, samt campingbiler. Værdien benyttes både i forbindelse med afgiftsberegning og efterfølgende årlig afgift. Hvis værdien ikke er til rådighed, skal feltet være tomt, og så skal feltet med egenvægt i alle tilfælde være udfyldt (DMR-systemet beregner så et fiktivt forbrug).

 Det er særdeles vigtigt, at der bliver angivet korrekt forbrugstal, da det som nævnt har betydning både for registreringsafgiften og for den årlige afgift i hele bilens danske liv.

 (side 639) Dokumentation for brændstofforbrug: Ny mulighed med fabrikslabel indsat på bilen eller i bilens servicehæfte.

 Dokumentation for forbrug skal nu uploades til Færdselsstyrelsens Dokumentportal.

 (side 638) Nye afsnit om tunge personbiler (oftest campingbiler), som skal have angivet forbrug og Euro-norm.

 For tidligere godkendte tunge personbiler (oftest campingbiler) må man ikke fjerne det angivne forbrug i feltet uden, at der foreligger tilladelse fra SKAT. Tilladelsen skal uploades til Færdselsstyrelsens Dokumentportal.

 (side 641) Angivelse af reglerne for udfyldelse af de nye felter for plug-in hybrid og elektrisk forbrug (fra tidligere Meddelelse nr. 1997).

 (side 641) Samlet beregnet brændstofforbrug er et nyt felt. Det kan ikke udfyldes, men det beregnes automatisk (er lig EU-forbrug for almindelig benzin/dieselbil, men for elektrisk bil og plug-in hybridbil foretages automatisk i DMR-systemet en særlig beregning).

 (side 643) Største effekt. Instruktion for angivelse for elbiler og plug-in hybridbiler.

 Maksimal hastighed. Skal nu også udfyldes i forbindelse med Tempo-100 godkendelser.

 (side 644) Nyt princip for angivelse af døre. Ifølge EU-reglerne angives kun døre, der ”giver adgang for personer”. Det vil sige, at fremover skal en hatchback ikke længere angives som 3- eller 5-dørs, men som 2- eller 4-dørs. Tidligere angivelser, der ikke følger denne regel, behøver ikke blive rettet, men må gerne rettes i forbindelse med registreringssyn.

 (side 646) Antal siddeplader. Fremover angives kun svarende til EU-reglerne, nemlig for voksne personer. Det betyder, at hvis der i bilen er nogle sæder, som kun er beregnet (og godkendt) til at blive anvendt af børn (typisk angivet med maks. kg), skal disse ikke medregnes. Tidligere angivelser, der ikke følger denne regel, behøver ikke blive rettet, men må gerne rettes i forbindelse med registreringssyn.

 (side 648) Røgtæthed. Justeret tekst om angivelse. Skal ikke angives for biler, der opfylder Euro VI-normen.

 (side 649) Euronorm. Skal nu ikke kun udfyldes for tunge biler, men også ved første registrering (syn) af personbiler, varebiler og motorcykler, hvor der foreligger oplysning om, at Euro 5 (for mc Euro 3) eller højere er opfyldt.

 (side 650) Justeret metode for muligheden for at angive fem stjerner (baseret på Euro NCAP). Bilviden.dk kan ikke længere benyttes, men euroncap.com kan benyttes. For biler testet 2013 eller senere, skal man dog samtidigt kontrollere udstyret.

14.02.3.4. (side 651ff) Nye felter i forbindelse med, at godkendelse af blokvogne og motordrevne blokvogne skal registreres i DMR.

 Beskrivelse af hvornår Tilladelsen Buskørsel må anvendes.

 Tempo 100 vælges nu også for påhængskøretøj, der godkendes til Tempo 100-kørsel.

 (side 655) Dispensationer brugt ved synet skal uploades til Dokumentportalen, så de kan findes, og der kan udskrives en ny til ejeren, hvis den bliver væk.

 (side 656) Under Dispensationer kollisionssikkerhed er tilføjet LDWS og AEBS.

 (side 657) Dokumentationsreference. Beskrivelse af, hvordan feltet benyttes. Det er p.t. ret primitivt, og det betyder, at når man vil tilføje noget, er man nødt til at kopiere den oprindelige tekst til f.eks. notepad og så tilføje den nye tekst og til sidst indsætte den samlede tekst i feltet.

14.02.4 (side 659) Attester der udarbejdes og udleveres til fremstilleren i forbindelse med syn skal uploades til Færdselsstyrelsens Dokumentportal, så de kan findes, og der kan udskrives en ny til ejeren, hvis den bliver væk.

14.03.1.1 (side 663) Justeret tekst om identitetskontrol og genihugning af stelnummer. Tilladelse til genihugning af stelnummer (inkl. billede af stelnummeret) skal uploades til Færdselsstyrelsens Dokumentportal, så de kan findes, og der kan udskrives en ny til ejeren, hvis den bliver væk.

14.03.3 (side 668) Tydeliggørelse af, hvordan kilometerstand angives.

14.03.5 (side 674) § 38. Håndtering vedrørende syn, hvor den aftagelige del af en kuglekobling mangler.

14.03.5 (side 674) § 40. Håndtering vedrørende genfremstilling. Om køretøjet skal medbringes.

14.03.7 (side 676) Tilføjelse af procedure, når et midlertidigt godkendt køretøj får dispensation, så den kan endeligt godkendes (med angivelse af Dispensation).

14.03.9 (side 677) Dokumentportalen. Omtale af det sted hos Færdselsstyrelsen, hvor forskellige attester og dokumentation, der er brugt ved syn, skal uploades.

14.04.1 (side 681) Koblingsspecifikation skal uploades til Færdselsstyrelsens Dokumentportal, så de kan findes, og der kan udskrives en ny til ejeren, hvis den bliver væk.

14.05.7 (side 688) Justering af tekst, herunder vedrørende renovering af køretøjer og bevarelse af dato for 1. registrering.

14.06 (side 690) Ny tekst i synsbekendtgørelse vedrørende Tempo 100 for påhængskøretøjer.

18.02 (side 729ff) Justeringer vedrørende dispensationer til biler til motorløb.

18.04.3 (side 738) Dokumentationen anvendt ved godkendelse af replicabil skal uploades til Dokumentportalen.

 Præcisering vedrørende kontrol af afgiftsattest for replicabil.

18.05 (side 741ff) Reglerne om ombygning (og selvbygget køretøj) for arterne personbil, varebil og to-hjulet motorcykel er samlet i dette afsnit.

 I forbindelse med sammenskrivningen er der indført en række lempelser og nogle få skærpelser (kun vedrørende støj, hvor synsvirksomheden tidligere kunne ”skønne”, men hvor der nu skal foreligge dokumentation).

 Lempelserne vedrører bl.a.:

* Effektforøgelser på 21-40% og 41-100% forudsætter nu færre afprøvninger end hidtil.
* Biler mellem 1984 og 1990 skal nu ikke dokumentere luftforurening ved motorændringer.
* Motor fra anden bil/mc kan nu godkendes med hensyn til luftforurening, hvis den er samme euro-norm eller nyere, og under forudsætning af, at kun udstødningen ændres minimalt.
* Afprøvning af fading kan nu erstattes af en kontrol af, at bremseskivernes diameter overstiger nogle bestemte grænser i afhængighed af bilens vægt og effekt.
* Ny afprøvning af bremsers fading kan afprøves på et lige stykke vej på godt en km (landingsbane).
* Bil/mc skal nu kun afprøves til 90% af topfarten (nykonstruktioner og større effektforøgelser) i stedet for tidligere helt op til topfarten.
* Afprøvning af køreegenskaber foregår nu med kun to personer (én for mc), og undvigemanøvre har faste afstande (ikke afhængig af bil).
* Biler med ens hjul kan nu – uden afprøvning – i forbindelse med udskiftning have op til to numre bredere dæk bagpå.
* Lettere mulighed for godkendelse af afvigende hjulmontering.
* Nemmere godkendelse af visse komponenter, der er fremstillet i større antal, uden dokumentation for styrke m.v.
* Egentlige nybygninger (selvbyg) skal ikke have foretaget torsionsmåling. Prøvningsinstansens øvrige afprøvninger anses som tilstrækkelige.
* Der kan foretages større udskiftninger uden, at køretøjet anses for at have mistet sin tekniske identitet (herunder til ny chassisramme/karrosseri, hvis disse svarer til det oprindelige).

 Skærpelser vedrører primært, at åbne luftfiltre, der ikke er registreret som konstruktive ændringer i DMR, kun kan godkendes efter egentlige støjmålinger (og ikke kun synsvirksomhedens skøn). Det samme gælder motorændringer på køretøjer fra før 7/1969.

 Dertil er reglerne for bevarelse af identitet for motorcykler præciseret, hvilket i nogle tilfælde medfører lempelser og i andre tilfælde skærpelser. Allerede godkendte ændringer, som er registreret i DMR, er ikke berørt.

19.01.1 (side 817) Præcisering af, at Toldsyn skal afsluttes hos samme synsvirksomhed, som har påbegyndt synet, og dermed at eventuelt omsyn ikke kan ske i en omsynsvirksomhed.

19.01.5 (side 828ff) Justeringer i beskrivelse/vurdering af stand.

19.01.6 (side 830) Ændring i formulering, så Toldsyn indberettes i DMR før indberetning via e-Syn.

 Tydeliggørelse af, hvordan kilometerstand angives.

 Nærmere beskrivelse af mulige ændringer, der stadig gør det muligt at angive, at køretøjet er i ”original stand”.

 (side 831) Dokumentation i forbindelse med Toldsyn, inkl. billeder, skal uploades til Færdselsstyrelsens Dokumentportal.

19.02.3 (side 843ff) Tekst om administration af nye regler om Tempo 100 for påhængskøretøjer (hele teksten er ny, men ikke markeret med gult). Teksten er uddrag af Meddelelse nr. 1996.

19.04 (side 855ff) Reglerne om studenterkørsel er blevet udvidet til også at omfatte ”eksamenskørsel” m.v. Teksten justeret.

19.05 (side 864) Tekst om administration ved udstedelse af Blokvognsattest ændret. Blokvognsattest skal uploades til Dokumentportalen, og blokvogne får ikke længere blokvognsnummerplader, men godkendelsen registreres i DMR, og der udleveres (gule) nummerplader.