Nr.: 2033	Meddelelse om køretøjers indretning og udstyr mv.	Færdselsstyrelsen
Dato: 09.05.2022		

Opdatering af Vejledning om syn af køretøjer

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

Meddelelsen indeholder også nye emner i forhold til de tidligere Meddelelser, og disse ændrede eller nye tekster er markeret med gult (ændringer fra tidligere Meddelelser er ikke markeret med gult i denne her Meddelelse).

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

Meddelelse nr. 2031 (om frontstøtteben) og nr. 2032 om Eftermontering af partikelfilter er dog fortsat selvstændigt gældende og ikke medtaget i nærværende Meddelelse.

Nærværende Meddelelse indeholder følgende:

1. Indlæggelse af EU-typegodkendt køretøj i DMR (midlertidig ordning)
2. Bredde og længde, traktorpåhængsvogn og tilkoblingsanordning
3. Stoplygter – placeringskrav for ikke-påbudte
4. Afskærmning bagtil mod underkøring (bagkofanger)
5. Lastbil til særlig anvendelse (vedrørende sammenkobling)
6. Indsættelse af EU-typegodkendt kategori og farve i DMR
7. Indsættelse af elektrisk rækkevidde i DMR
8. Indsættelse af CO_2-udslip i DMR
9. Håndtering af biler registreret med forbrug med flere decimaler eller med NEDC2-norm
10. Ændringer i CoC-dokument – forbrug og CO_2-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

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

1. Indlæggelse af EU-typegodkendt 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.

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. Identitetskontrollen skal foretages af en kategori 3- eller 4-synsmedarbejder. Såfremt køretøjet er et "kategori 4-køretøj", må identitetskontrollen kun foretages af en kategori 4-synsmedarbejer.

Hvis et køretøj skal have påført tilladelser som f.eks. farlig 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.

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 N_1 ikke må oprettes på baggrund af et CoC-dokument på en personbil M_1, 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. M_1 for personbil, T_{3a} for en sådan traktor, L_{1e} 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 dieselbil, vælges "Ja" ved partikelfilter i DMR, da en Euro 6/VI-bil altid vil have et partikelfiler.

6: Største vægte af påhængskøretøj: Hvis der på CoC-dokumentet er anført største vægtværdi af påhængskøretøj med eller uden bremser, 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 (M_2/M_3), 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 ubelæsset 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 til ikke-påbudte

Det meddeles hermed, at Detailforskrifter for Køretøjer 2023 vil indeholde følgende tilføjelse (angivet med grønt):

6.04 Lygter til signalgivning

6.04.001 Stoplygter

(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 fremstillerens 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. fejemaskine), 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 trækkraft for sættevogn.

Lastbil N_3 må dog godkendes til "Godstransport" eller "Trækkraft 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 trækkraft 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 Trækkraft 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, fejemaskine, 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 EU-typegodkendt kategori og farve i DMR

På side 610 er angivet, at feltet "EF-typegodkendt kategori" normalt ikke benyttes. Og på side 612 er angivet, at feltet "Farve" normalt ikke benyttes.

De to felter må fremover gerne udfyldes med helt nøjagtigt (dvs. uden oversættelse) de angivelser, der findes på køretøjets CoC-dokument. Det er frivilligt, om synsvirksomheden vil angive disse to ting.

"EF-typegodkendt kategori" (f.eks. M_1) er angivet på et CoC-dokument i felt nr. 0.4 (biler og påhængskøretøjer), i felt 1.3 (traktorer og deres påhængskøretøjer) og i felt 0.3 (motorcykler).

"Farve" er angivet på et CoC-dokument i felt nr. 40 (kun for biler).

7. Indsættelse af elektrisk rækkevidde i DMR

På side 624 tilføjes, at hvis en plugin-hybrids elektriske rækkevidde ikke er kendt, skal den indsættes med værdien "0".

MILJØOPLYSNINGER

Elektrisk rækkevidde

Den elektriske rækkevidde for elbiler og plugin hybridbiler (person- og varebil) anføres som heltal (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_2-udslip indsættes efter samme norm.

Hvis den elektriske rækkevidde ikke er tilgængelig for en plugin-hybrid, 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.

8. Indsættelse af CO_2-udslip i DMR

På side 631 tilføjes, at en bils CO_2-udslip kan indsættes i DMR, hvis værdien er tilgængelig. Herunder vises den gældende tekst.

MILJØOPLYSNINGER

CO_2-udslip

I feltet indsættes en person- eller varebils CO_2-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_2-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_2-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_2-udslippet mangler, har det normalt ingen betydning for afgiften, idet CO_2-udslippet vil blive udregnet automatisk i DMR på basis af det angivne brændstofforbrug efter formlen i registreringsafgiftsloven for omregning mellem forbrug og CO_2-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_2-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_2-udslip for en stor personbil eller for en motorcykel. Det er en fejl i systemet, da der ikke skal oplyses om CO_2-udslip for disse køretøjer.

Hvis en synsvirksomhed kommer i den situation, at man ikke kan komme videre uden at indtaste CO_2-udslip, skal der indtastes "999".

9. Håndtering af biler registreret med forbrug med flere decimaler eller med NEDC2-forbrug

Biler registreret i perioden januar 2019 til maj 2019

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:

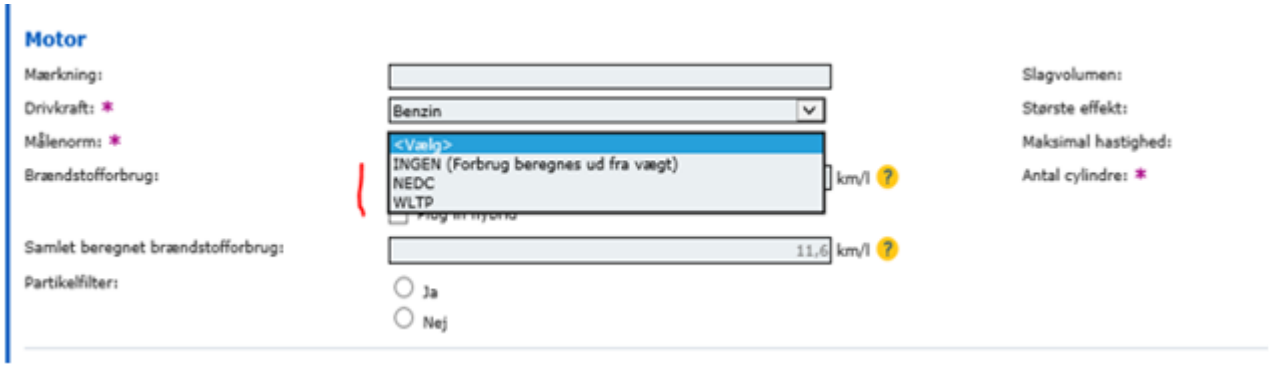
Her er altså ingen angivelse under "Brændstofforbrug målt" (side 619) og "Målenorm" (side 618), men kun angivelse af "Brændstofforbrug" og "Samlet beregnet brændstofforbrug" (km/l).

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".

Biler registreret i perioden maj 2019 til december 2020

For biler registreret 1. gang i denne periode kan der ske noget lignende som nævnt ovenfor, nemlig at bilen oprindeligt er registreret med NEDC2-norm, men denne norm findes ikke længere som en målenorm, der kan vælges.

Det kan betyde, at synsvirksomheden tilsvarende ikke kan færdiggøre registreringen i DMR, når synsvirksomheden skal registreringssyne en sådan bil.



Rettelsesmetode i begge ovennævnte tilfælde

I begge tilfælde skal synsvirksomheden 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 med flere decimaler 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 ejerafgift på bilen, hvis det nye "Samlet beregnet brændstofforbrug" på grund afrundingsunøjagtighed ændrer sig marginalt i forhold det oprindelige.

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

10. Ændringer i CoC-dokument – forbrug og CO_2-udslip

Fra den 1. januar 2023 får nyudstedte CoC-dokumenter nogle mindre ændringer. Der er to ændringer, der får betydning for indsættelse af oplysninger i DMR.

Det drejer sig om forbrug, CO_2-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).

Nogle bilfabrikker tager det nye format i brug allerede nu, så der vil også før 1. januar 2023 kunne forekomme tilfælde med nye CoC-dokumenter med ovennævnte felter.

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 mikrofilmen 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 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.

Synets afslutning

Ved synets afslutning udleveres en synsrapport med det aktuelle synsresultat.
Under frie fejl 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.

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:

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. Eventuelt omsyn kan således ikke ske ved en omsynsvirksomhed, og det er ikke muligt at tillade genfremstilling uden fornyet besigtigelse af køretøjet.

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.

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

Ved ethvert syn af en motorcykel, skal synsvirksomheden slå op i Køretøjsregisteret (DMR) og se under "Syn". 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.

Standstøjtallet 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 synsvirksomhederne.

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 standstøjtallet 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.

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 overflødiggøre 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 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 en aftagelig kuglekobling er mekanisk sikret mod utilsigtet adskillelse eller om sikringens funktion – hvis kuglekoblingen vurderes helt, eller delvis, at dække nummerpladen eller en tågebaglygte – 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:

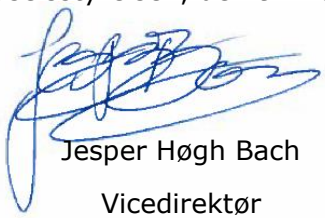
Vurdering af mangler: Væsentlig fejl
Synsresultat: Genfremstilling

På synsrapporten noteres under Frie fejl:
6.1. 6. V Aftagelig kuglekobling og trækanordning, nøgle eller aftagelig del mangler.

Meddelelser, der ophæves

Meddelelse nr. 2015, 2025, 2027, 2028 og 2029 ophæves. Meddelelse nr. 2030 er ophævet ved Meddelelse nr. 2031.

Færdselsstyrelsen, den 9. maj 2022



Jesper Høgh Bach

Vicedirektør