

Nyheder og ændringer i Vejledning om syn af køretøjer, November 2019

Færdselsstyrelsen har foretaget en opdatering af Vejledning om syn af køretøjer, version Januar 2018. Den nye version kaldes November 2019 og er gældende fra den 1. november 2019.

Ændringer i Detailforskrifter for Køretøjer (DfK) er primært ændringer, der bringer bekendtgørelsen i overensstemmelse med de relevante EU-direktiver og -forordninger.

Om både DfK, dimensionsbekendtgørelsen og kørekortbekendtgørelsen gælder, at der er tale om udkast, som er eller har været i høring.

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

- § 1, stk. 2 (side 31) Nogle af de nye bestemmelser i udkast til DfK gælder også ældre køretøjer, hvilket vil være reflekteret ved, at der under de konkrete punkter ikke er angivet nogle overgangsbestemmelser. Det er bestemmelserne om, hvornår en lygte anses for at være til stede, bestemmelser om arbejdslygter og deres tilslutning og bestemmelser om fejl/beskadigelser på tilkoblingsanordninger.
- 1.03.010 (side 37) Opdateret beskrivelse af, hvad der er en motordrevet kørestol (ikke synsrelevant, men til orientering, når synsvirkomheden bliver spurgt om muligheden for godkendelse/registrering). Opdatering stammer fra behandling af emnet på fstyr.dk i forbindelse med afskaffelse af begrebet invalideknallert og samtidig omtale af beskrivelse af beslægtede køretøjer.
- 1.03.021 (side 39) Ændret definition i udkast til DfK af personbil M1. Tidligere var definitionen baseret på antal personer, som bilen var beregnet til at transportere, men er nu – i overensstemmelse med EU-/UNECE-reglerne – defineret efter antal siddepladser. Samtidig må der ikke være ståpladser i en personbil M1, så ændringen har normalt ingen betydning for kategoriseringen.
- 1.03.022/23 (side 40) Ændret definition i udkast til DfK af personbil M2/M3 svarende til ovennævnte for personbil M1. Definitionen refererer nu kun til antal siddepladser.
Samtidig er den tidligere særregel for ikke-EF-typegodkendt campingbil og orkesterbus bortfaldet, så definitionerne nu er i fuld overensstemmelse med EU-/UNECE-regler. Tidligere blev de nævnte biler anset for at være personbil M2/M3, hvis den tilladte totalvægt oversteg 3.500 kg. Fremover defineres bilerne udelukkende på antal siddepladser (til benyttelse under kørsel). Det betyder, at de nu oftest bliver en personbil M1 og derfor f.eks. ikke skal have en typegodkendelse, men typisk kan registreres via et medbragt CoC-dokument. Tidligere godkendte biler skal ikke have ændret kategorisering.
- 1.03.041/42 (side 45) Ændret definition i udkast til DfK af stor og lille knallert. Definitionen er nu alene afhængig af den konstruktivt bestemte maksimale hastighed (op til 30 km/t; lille knallert, 30-45 km/t; stor knallert). Tidligere var en trehjulet knallert altid en stor knallert, uanset hastigheden. Med den ændrede definition er DfK blevet bragt i overensstemmelse med seneste udgave af Færdselsloven. Ændringen har medført forskellige ændringer af bestemmelserne omkring stor/lille knallert, så reglerne er bragt i overensstemmelse med EU-regler.

Trehjulede knallerter, der kun kan køre højst 30 km/t, og som er EF-typegodkendte, er hidtil blevet registreret som stor knallert. En sådan knallert kan nu omregistreres til lille knallert, hvis der ved syn medbringes dokumentation fra fabrikant/repræsentant for, at den EF-typegodkendte knallert oprindeligt er konstrueret til højst 30 km/t.

Begrebet Invalideknallert i udkast til DfK er udgået. Nye eksemplarer af tidligere TUM-/K-godkendte og allerede importerede invalideknallerter må fortsat tages i brug indtil den 1. januar 2020. Typiske trehjulede knallerter, der hidtil har været godkendt som invalideknallert, vil fremover kunne registreres som lille knallert (gul nummerplade), hvis der foreligger CoC-dokument med angivelse af en maksimal hastighed på højst 30 km/t, og hvor antallet af siddepladser også fremgår. Alle regler, hvor der er angivet særlige krav til invalideknallert, er ophævet (men med angivelse af overgangsbestemmelser, så man stadig kan se, hvad der gælder for en ældre invalideknallert, uanset de ikke kommer til syn).

- 1.03.050 (side 46) Omtale af traktorer, der kan køre over 40 km/t, og som derfor anses som personbil, varebil eller lastbil afhængig af totalvægt og indretning.
- 1.03.060 (side 47) Præcisering af, at når en teleskoplæsser godkendes som traktor, skal der foreligge dokumentation som for en traktor (Data-erklæring eller CoC-dokument og ikke blot tekniske oplysninger fra fabrikanten).
- 1.03.060 (side 48) Præcisering af, at når man skal have godkendt et køretøj, som opfylder både minitruck-definitionen og definitionen for en traktor, quadricykel eller stor knallert, så kan fremstilleren frit vælge, om han vil have køretøjet godkendt som det ene eller det andet (quadricykel findes dog ikke i de danske definitioner, så den vil blive anset som bil).
- 1.03.140 (side 50) Tilføjelse af, at en saltspreder (ligesom en grusspreder) anses som et påhængsredskab. Må anses som forglemmelse tidligere.
- 1.03.364 (side 54) Omtale af betydningen af ændringen af visse campingbilers definition, jf. ændringen i definitionen af personbil M1 og stor personbil M2/M3.
- 3.01.200 (2) (side 82) Præcisering af, at værdier for største vægt af påhængskøretøj, som i forvejen er indlagt i DMR for en bil uden tilkobling, må benyttes af synsvirksomheden ved senere montering af tilkoblingsanordning og fastsættelse af største vægt af påhængskøretøj.
- 3.01.200 (2) (side 83) Reglen for mindst 35 år gamle biler, hvorefter man kunne fastsætte største vægt af påhængskøretøj til 90%/50% af bilens egenvægt, justeres til at gælde biler fra før 1980, svarende til det tidspunkt, hvor man gik over til ubetinget at kræve oplysninger fra bilfabrikanten om største vægt af påhængskøretøj. Fastfrysningen af datoen forhindrer generelt, at man kommer i en situation, hvor en brugt importeret bil ved lempelig "veteranbil"-regel kan få fastsat en større påhængsvægt end den tilsvarende bil, der har været registreret i Danmark fra ny.
- 3.01.200 (2) (side 84) Præcisering af, at der ikke i DfK er fastsat krav til stigninger, som et vogntog skal kunne starte på (et givet antal gange). Det betyder, at man ved syn i nogle tilfælde vil kunne få sat største vægt af påhængskøretøj op, når bilfabrikanten oplyser to værdier for henholdsvis kørsel på 8 og 12% stigning. Det er blot indsættelse af praksis.

- 3.01.200 (5) (side 85) Forenkling af kravene vedrørende kontrol af drivakseltryk ved tilladt totalvægt for visse special-lastbiler, når en lastbil godkendes ved en synsvirksomhed.
- 3.01.V01 (side 88) Tilføjelse af, at – udover de tidligere muligheder – kan en vejning af et køretøj også være foretaget af en prøvningsinstans eller teknisk tjeneste (f.eks. i forbindelse med udfærdigelse af rapport for et ombygget køretøj).
- 3.01.V02 (side 90) Tilføjelse af oplysninger om, hvad der forstås ved køretøj, der anvender alternative brændstoffer (og derfor for visse køretøjskategorier kan have en tilladt totalvægt, der er op til 1.000 kg større end de normalt gældende grænser). Forklaringen er nødvendig for korrekt administration ved syn.
- 3.01.V02 (side 91) Reglen for mindst 35 år gamle biler, hvorefter man kunne fastsætte tilladt totalvægt på basis af antal siddepladser, begrænses til biler fra før 1980 (motorcykler dog uanset årgang), svarende til tidspunkt, hvor man gik over til ubetinget at kræve oplysning om tilladt totalvægt. Tilsvarende med reglen for over 35 år gamle traktorer (totalvægt kan være sum af dækkenes bæreevne). Fastfrysningen af datoen forhindrer generelt, at man kommer i en situation, hvor en brugt importeret køretøj ved lempelig "veteran"-regel kan få fastsat større vægte end det tilsvarende køretøj, der har været registreret i Danmark fra ny.
- 3.01.V03 (side 94) Reglen vedrørende nedsættelse af tilladt totalvægt for "veteranlastbil" justeres til den nye grænse på 30 år i stedet for 35 år, som følge af at grænsen for anmeldelse til veterankørsel er ændret fra 35 til 30 år.
- 3.01.V04 (side 95) Reglen for mindst 35 år gamle biler og traktorer, hvorefter man kunne fastsætte tilladt akseltryk på basis af en beregning, begrænses til varebiler og traktorer fra før 1980, svarende til tidspunkt, hvor man gik over til ubetinget at kræve oplysning om tilladt akseltryk. Begrundelse som ovenfor.
- 3.02.001 (2) (s. 99) Listen over dele, der kan ses bort fra, når man måler et køretøjs bredde, udvides til at omhandle snekæder samt sikkerhedsrækværk på bil og påhængskøretøj, der kan transportere mindst to køretøjer, og hvor rækværket er oppe i en højde af 2,00 til 3,70 m (store "biltransportere"). Køretøjet må dog højst være 2,65 m bredt. Reglen stammer fra EU-direktivet om vægt og dimensioner og er nu indsat i udkast til DfK.
- 5.01.001 (1) (s. 122) Kontrol af rust på bremseskiver og -tromler samt nedslidte bremsebelægninger er justeret, så formuleringen er i blevet overensstemmelse med synsguiden.
- 5.01.001 (1) (s. 123) Tekst om slid af bremsebelægning justeret i overensstemmelse med synsguiden.
- 5.01.001 (1) (s. 123) Kontrol af stænkskærme (støvplader) er justeret, så formuleringen er blevet i overensstemmelse med synsguiden.
- 5.01.002 (2) (s. 124) Kontrol af skævbremning og svingende bremsekraft er justeret, så formuleringen er blevet i overensstemmelse med synsguiden.
- 5.01.022 (3) (s. 130) Opgraderede krav til AEBS (avanceret nødbremsesystem) på busser, så de svarer til EU-reglerne. Afprøvningskravene er skarpere, og også busser med andet end luftaffjedring skal nu have AEBS. Bestemmelsen er kontrolleret for godkendelseserklæringer, der er udstedt efter 1. september 2019. Bestemmelsen gælder både for personbil M2 og M3.

- 5.01.025 (6) (s. 133) Opgraderede krav til AEBS (avanceret nødbremsesystem) på lastbiler, så det svarer til EU-reglerne. Afprøvningskravene er skarpere, og også lastbiler med andet end luftaffjedring skal nu have AEBS. Bestemmelsen er kontrolleret for godkendelseserklæringer, der er udstedt efter 1. september 2019. Bestemmelsen gælder både for lastbil N2 og N3. Dog gælder stadig undtagelser for lastbiler med flere end tre aksler, terrængående og til lastbiler til særlig anvendelse efter EU's definition.
- 5.01.040 (1) (s. 135) Sidste år blev der indført nye krav til motorcyklers bremsesystemer (ABS undtagen på de mindste), men det blev overset, at der for knallert står, at de skal opfylde kravene til motorcykel – og knallerter skal selvfølgelig ikke opfylde de nye ABS-krav. DfK er derfor rettet.
- 5.03.040 (side 161) Præstationskrav til bremsesystem på knallert er opdateret til EU-krav. Der er i praksis kun skærpelse for lille knallert (da EU ikke skelner mellem en stor knallert og en "dansk" lille knallert). Ændringen er en følge af justeringen i definitioner af stor/lille knallert.
- 6.01.310 (3) (s. 174) Ny mulighed for, at lastbiler (24V) kan have 15-polet elstik. Dette stik er i praksis krævet for lastbiler til ADR.
- 6.02.001 (1) (s. 176) Tidligere regel i Vejledningen om, hvornår en lygte kan anses for at være til stede, er overført til DfK i justeret version. Bestemmelsen gælder også tidligere registrerede køretøjer.
- 6.02.006 (side 181) Justerede regler om søge-/arbejdslygter. En arbejdslygte, der er funktionsmærket som en anden lygte (f.eks. fjernlys), må ikke benyttes som arbejdslygte, og arbejdslygter skal være anbragt således, at lyskeglen er rettet nedad, så de ikke virker blændende for andre trafikanter. Bestemmelsen gælder også tidligere registrerede køretøjer.
- 6.03.021 (2)a) (s. 195) Ny mulighed for, at sidemarkeringslygter på biler må blinke (i stedet for at lyse kontant), når man blinker. Er også indsat i pkt. 6.03.023, så alle biler må benytte dette princip. Tilsvarende regel er også indsat som mulighed for påhængskøretøjer i pkt. 6.03.113 (2) c).
- 6.03.040 (1) (side 198) Ophævelse af undtagelse for lille knallert til ikke at have nummerpladelygte. Ændring er en del af justering i definition af stor/lille knallert.
- 6.03.050 (side 198) Skærpelse af kravene til placering af baglygter og positionslygter på traktor. De skal nu – som for alle andre køretøjer – være højst 0,40 m fra kanten af køretøjet i stedet for tidligere 0,60 m. Dette svarer til EU-regler.
- 6.04.001 (2) (side 204) Den tidligere, midlertidige regel om, hvor mange pærer/dioder, der måtte være gået ud i lygter til signalgivning, er fjernet fra Vejledningen, idet der i synsguiden er specifikke regler herfor inkl. fejlresultat. Den tilsvarende regel i 6.03.001 for baglygter m.v. er også fjernet.
- 6.04.031/033 (s. 213ff) Tohjulet og trehjulet motorcykel kan nu være forsynet med afmærkningslygter.
- 6.04.040 (side 214) Knallert skal nu generelt opfylde bestemmelserne gældende for motorcykel, hvad angår lygter til signalgivning. Det indebærer nogle minimale skærpselser. Ændringen er del af justering i definition af stor/lille knallert. Dette svarer til EU-regler.
- 6.05.340 (side 224) Indførelse af mulighed for "Battenburg" reflekser ("skakternede") for alle udrykningskøretøjer (tidligere givet som dispensationer for visse køretøjer).

- 6.06.042 (side 227) Ophævelse af mulighed for lille knallert for at have klokke i stedet for elektrisk lydsignalapparat. Dette svarer til EU-regler.
- 6.06.364 (1) (side 228) Campingbil med tilladt totalvægt over 3.500 kg kan være forsynet med baksignal (selv om det skulle være en personbil M1 ifølge den justerede definition i DfK). Denne regel medfører reelt blot status quo for campingbiler, da de tidligere blev kategoriseret som stor personbil M2, hvis de havde tilladt totalvægt over 3.500 kg – og en sådan stor personbil må gerne have baksignal.
- 6.10.002 (side 233ff) Nye krav om særlig (stribet) afmærkning af brede køretøjer (over 2,55 m). Det drejer sig om traktor, motorredskab samt påhængskøretøjer til disse. Det er også tilladt – men ikke krævet – for påhængskøretøjer til traktor og motorredskab, hvis påhængskøretøjerne er under 2,55 m brede.
- 7.05.001 (side 256) Information om, at "e-mærkning" af en reservedelslyddæmper ikke må være et klistermærke, men at mærkningen skal være præget /hugget /serigraferet i/på lyddæmperen eller en metalplade svejset eller popnippet til lyddæmperen. Der er set eksempler på "klister-godkendelsesmærker", som skal få synsvirkomheder og politi til at tro, at en ulovlig lyddæmper er e-godkendt.
- 7.06.060 (side 280) Tilføjelse om, at luftforureningsbestemmelser for motorredskaber ikke kontrolleres ved syn, da det jf. bekendtgørelse om begrænsning af luftforurening fra mobile ikke-vejpgående maskiner er Miljøstyrelsen, der fører tilsyn med, at bestemmelserne er overholdt.
- 8.01.V02 (side 295) Afsnittet med vurdering af rust og tæring ved syn er tilpasset, så det svarer til synsguiden. Konkrete afstande og mål på "huller" er fjernet.
- 9.02.025 (1) (s. 333) Punkt d) vedrørende ladsidestøtter er fjernet, så der ikke længere er særregler for sådan nogle (skal opfylde de generelle krav). De øvrige punkter e) og f) ændres til d) og e).
- 9.05.001 (2) (s. 338) Ny bestemmelse, hvorefter tilkoblingsanordning og dens sikringsanordning skal være ubeskadiget ("kontrolstiften" må ikke være knækket af). Bestemmelsen gælder også tidligere registrerede køretøjer.
- 9.05.001 (4) (s. 338) Ny bestemmelse, hvorefter tilkoblingsanordning ikke må være slidt i større grad, end fabrikanten anviser, og at delen skal repareres eller udskiftes efter fabrikantens anvisninger. Bestemmelsen gælder også tidligere registrerede køretøjer.
- 9.08.001 (2) (side 359) Bagkofangere skal fra 1. september 2021 opfylde de skærpede krav i nyeste UNECE-regulativ 58-03 (tidligere 58-02). Bestemmelsen indebærer bl.a., at de yderste dele af kofangeren skal være dobbelt så stærke.
- 9.09.025 (1) (s. 364) Sideafskærmning på lastbiler skal nu være i begge sider og ikke kun i højre side på lastbilen og påhængs-/sættevognen (9.09.113). Bestemmelsen sikrer, at kravene er i overensstemmelse med Wienerkonventionen.
- 9.09.113 (1) (s. 364) Sideafskærmning på påhængs-/sættevogne skal fra 1. juli 2020 være i begge sider og ikke kun i højre. Bestemmelsen sikrer, at kravene er i overensstemmelse med Wienerkonventionen.
- 10.02.340/364 (s. 391) Sæder, som ikke er bestemt til anvendelse under kørsel (i ambulance og campingbil), skal tydeligt være angivet overfor brugerne ved hjælp af et piktogram eller et skilt med passende tekst. Dette svarer til EU-regler.

- 10.03.003 (2) (s. 392) Kontrol af ruder er ændret, så formuleringen er i overensstemmelse med synsguiden.
- 10.03.006 (9) (s. 397) Frontspejl kan erstattes af monitor. Tekst for, hvornår monitoren skal vise synsfeltet er ændret i overensstemmelse med UNECE-regulativ 46-04.
- 10.03.006 (10) (s. 398) Der er indført mulighed for, at spejle kan erstattes af UNECE-godkendte kameraløsninger, der viser de krævede synsfelter uden at skulle indstilles. Monitører må ikke sidde, så de reducerer det direkte udsyn gennem forrude og forreste sideruder. Dette svarer til EU-regler.
- 10.03.040 (1) (s. 413) Knallerter skal nu generelt opfylde kravene om spejle til motorcykler. Det bevirker, at en lille knallert nu skal have førerspejl i venstre side. Ændring kommer fra DfK og er del af justering i definition af stor/lille knallert og opdatering af bestemmelserne.
- 10.03.364 (side 415) Campingbil kan nu undlade at have indvendigt førerspejl, hvis det alligevel ikke giver noget udsyn bagud (på grund af indretningen af beboelsesdelen).
Campingbil skal være forsynet med spejle svarende til basiskøretøjet, det vil sige den køretøjsart, som bilen er baseret på. Hvis bilen f.eks. er baseret på en lastbil N2, men ifølge den nye definition anses som en personbil M1, skal den have spejle som en lastbil N2. I praksis er campingbilerne EF-typegodkendte og har dermed de korrekte spejle fra fødslen.
- 10.05.021 (1) (s. 417) Opdaterede krav til tyverisikring på personbil M1 (og dermed også for varebiler med tilladt totalvægt op til 3.000 kg). Direktiv 95/56/EØF er ikke længere en mulighed.
- 11.01.001 (side 422) Opdaterede krav til støjmålemetode I (kørselsmåling). Det er uden betydning i forbindelse med syn, da der ikke foretages kørselsmålinger ved syn.
- 12.320 (side 438ff) Afsnittet om godkendelse af køretøjer til øvelseskørsel er opdateret svarende til udkast til ændret kørekortbekendtgørelse. Af synsrelevante ændringer er der, at motoreffekten og vægten tages fra oplysningerne i DMR i de tilfælde, hvor der ikke foreligger en standardtypegodkendelse eller anmeldt EF-typegodkendelse (de to sidstnævnte bliver mere og mere sjældne, da udstedelse af disse for de fleste køretøjskategorier er ophørt i 2012).
Der er også en bemærkning om, at hvis Motorstyrelsen i forbindelse med en (fiktiv) registrering til brug på køreteknisk anlæg har tilføjet tilladelsen "Øvelseskørsel", må denne ikke slettes, da den bruges af DMR til at holde styr på, at køretøjerne indkaldes til periodisk syn.
- 12.351/352/353/354/355 Der er kommet nye regler for godkendelse af taxier, limousiner, kørsel for offentlig myndighed m.v. De tekniske godkendelseskrav for bilen er afhængig af, om der benyttes en gammel tilladelse (udstedt af en kommune) eller en ny (udstedt af Færdselsstyrelsen).
Energikravene er afhængig af bilens energiklasse og ikke af km/l, som er forskellig afhængig af, hvilken norm forbruget er målt efter (bemærk nye regler om WLTP). Energiklasserne er angivet i tabellerne, og tabeller viser direkte med angivelse i l/100 km, hvad der er kravet til de forskellige energiklasser. Kravene (både energiklasser og miljøklasse (Euro 6b)) blev skærpet pr. 11. juli 2019 og vil blive skærpet igen pr. 1. juli 2020. Der gives dispensation til biler, der er købt i bindende ordre inden ikrafttrædelsen.

Fremstiller skal medbringe dispensationsskrivelsen fra Færdselsstyrelsen ved syn.

Bemærk, at absolut eneste dokumentationsmulighed for brændstofforbrug for disse erhvervskøretøjer er, at CoC-dokumentet medbringes ved syn. For biler, der ikke er EF-typegodkendte, anvendes i stedet en Data-erklæring.

- 13.310 (side 501) Listen over omfattede ADR-køretøjer er justeret, så den reflekterer, at man nu ifølge en multilateral aftale må benytte modulvogntog til transport af farligt gods.
- 13.310 (s. 502/504/514) En præcisering vedrørende tekniske krav, hvor man også skal kontrollere "relevante tillægsbestemmelser" i Kapitel 9.3-9.8 på ADR-køretøj.
- 13.310 (side 517) Fejlrettelse af årstal vedrørende hastighedsbegrænsere på ADR-køretøj.
- 13.310 (side 523) Bestemmelserne i ADR punkt 9.2.3.1.2 skal nu også opfyldes af EX/II-køretøjer.
- 13.310 (side 541) Præcisering vedrørende udfyldelse af data om ADR-køretøjet (skal være i overensstemmelse med Beredskabsstyrelsens tankgodkendelse).
- 14.01.1 (side 559) Generel oplysning om, at "SKAT" er rettet til det korrekte afhængig af situationen (Skatteforvaltningen eller Motorstyrelsen). Når det er citat fra bekendtgørelser, hvor ordet SKAT endnu ikke er rettet, er teksten dog ikke rettet, men SKAT skal så alligevel anses for at være Motorstyrelsen.
- 14.02.1.1 (side 565) Præcisering af, at man som synsgrundlag kan benytte data, som er indlagt af importøren i DMR (eventuelt kun for basiskøretøjet, som nu er blevet færdiggjort og derfor skal til registreringssyn hos en synsvirksomhed).
- 14.02.1.2 (side 568) Præcisering af at dokumentationsmulighederne nævnt i dette afsnit omhandler både nye og brugte køretøjer, da det er et generelt afsnit. Efter dette afsnit følger afsnittet, der alene handler om nye køretøjer, et afsnit om brugt importerede køretøjer og endelig et afsnit om forenklet praksis for visse brugt importerede køretøjer, f.eks. flyttegodskøretøjer.
Ny mulighed for, at personbil M1 med tilladt totalvægt over 3.500 kg (i praksis oftest en campingbil) kan godkendes på basis af en godkendelseserklæring for en stor personbil M2/M3, hvis godkendelseserklæringen har bemærkning om denne godkendelsesmulighed.
- 14.02.1.2 (side 571) Reglerne om, at typegodkendelse kan undlades for lastbiler og store påhængs-/sættevogne over 35 år gamle, er ændret til over 30 år gamle svarende til den ændrede grænse for køretøjer til veterankørsel.
Udvidelse af muligheder for at bruge CoC-dokument ved registrering af visse brugte traktorer (gamle T1, T2, T3 og T4 uden a- eller b-bogstav).
- 14.02.1.2 (side 576) Mulighed for på Data-erklæring for ombyggede motorcykler og knallerter at sætte kryds i "Ikke afprøvet" vedrørende luftforurening, hvis der samtidigt fremlægges supplerende dokumentation, der viser, at køretøjet efter en ombygning opfylder bestemmelserne om luftforurening. Herved undgås en række dispensationssager vedrørende brugt importerede motorcykler, der først efter en ombygning opfylder gældende krav.
- 14.02.1.2 (side 577) Præcisering vedrørende stempel på Data-erklæringer og eventuelt KBA-P/E-nummer.

- 14.02.1.2 (side 577) Præcisering vedrørende brug af CoC-dokument. Det er alene ved benyttelse til registrering af nyt køretøj, at CoC-dokumentet højst må være ét år gammelt og skal være originalt. Når CoC-dokumentet f.eks. benyttes som dokumentation for brændstofforbrug for en brugt bil, er der ingen begrænsning i alderen på CoC'et. De tekniske oplysninger på CoC'et er jo stadig korrekte og kan benyttes.
- 14.02.1.2 (side 580) Tilføjelser under afsnittet Anden dokumentation. Den eksisterende regel for motorredskab om, at konkret afprøvning ved syn af driftsbremsepræstation kan erstatte en dokumentation (beregning) for, at køretøjet teoretisk kan bremse som krævet, er udvidet til andre ikke typegodkendelsespligtige køretøjer med lav lasteevne og dermed høj køreklar vægt i forhold til totalvægten (f.eks. mobilkran). Herved kan man for disse langsomtkørende brugt importerede køretøjer undgå at skulle medbringe dokumentation (beregning) for, at køretøjet bremses tilstrækkeligt, når køretøjet i praksis ved synet bremses tilstrækkeligt.
- Tilføjelse af, at i afsnittet om Anden dokumentation handler det også om andre punkter, hvor et køretøj skal opfylde bestemmelser, der ikke kan kontrolleres ved syn, f.eks. når styreapparat uden mekanisk forbindelse til hjulene skal opfylde UNECE-regulativ 79.
- 14.02.1.2 (side 581) Justeret beskrivelse omkring "Teknisk tjeneste, myndighedsgodkendelse og prøvningsinstans" som følge af ny prøvningsinstansbekendtgørelse og udløb af overgangsregel for tidligere "anerkendte prøvningslaboratorier".
- Præcisering af, at man skal være opmærksom på, at i listerne over tekniske tjenester, som findes via Færdselsstyrelsens hjemmeside, er angivet, hvad den enkelte tjeneste kan udføre (dels hvilket direktiv, det handler om, og dels hvilken rolle den tekniske tjeneste kan have – de skal have rolle "A" eller "B" for, at de kan foretage de nødvendige afprøvninger og dermed afgive erklæringer m.v.).
- Det er også præciseret, at erklæringer m.v. skal være udstedt af en teknisk tjeneste med den i listerne angivne adresse og ikke af en undervirksomhed, da undervirksomheder ikke er omfattet af udpegningen af den tekniske tjeneste (stedet kan f.eks. blot være et synssted med samme navn som den virksomhed, som er udpeget som teknisk tjeneste).
- Præcisering vedrørende dokumentation (anden dokumentation end Data-erklæringer), så det er klart, at KBA-P/E-nummer ikke behøver stå i et stempel, men kan være f.eks. en del af en fortrykt tekst på brevpapiret. På en Data-erklæring skal oplysningerne dog fortsat stå i stemplet, da det jo drejer sig om en blanket fra Færdselsstyrelsen, hvor oplysninger om KBA-P/E-nummer ikke kan være fortrykt.
- 14.02.1.2 (side 583) Justering vedrørende dokumentation (CoC-dokument) for trinvist opbyggede køretøjer. Hvis sidste trins CoC-dokument indeholder de nødvendige tekniske oplysninger til registrering i DMR, behøver man ikke længere medbringe de første trins CoC-dokument. Bemærk dog, at man ikke må indsætte brændstofforbrug for sidste trins CoC-dokument i DMR, medmindre man også har første trins CoC-dokument og kan konstatere, at det oplyste forbrug for første og sidste trin ikke er det samme (hvis sidste trins opbygning er mere end 50 kg tungere).

- 14.02.2.2.2 (side 584) Tilføjelse af, at stor knallert, der er EF-typegodkendt (og hvor EF-typegodkendelsesnummeret fremgår af fabriktionspladen), også kan synes og godkendes uden videre. For stor knallert er der tilstrækkelig sikkerhed for, at køretøjet opfylder gældende bestemmelser svarende til de eksisterende regler for biler, motorcykler og påhængskøretøjer. Metoden kan ikke benyttes for lille knallert, da lille knallert er et dansk fænomen, og en maksimal hastighed på 30 km/t ikke fremgår af en EU-typegodkendt knallerts fabriktionsplade.
- 14.02.2.2.2 (side 585) Tilføjelse af mulighed for, at en erklæring om EF-typegodkendelsesnummeret fra køretøjsfabrikant/repræsentant er tilstrækkelig dokumentation ved bortkommet/ulæselig fabriktionsplade. Dette er en lettelse for fremstiller og køretøjsrepræsentanten, da erklæringen kan erstatte f.eks. udfyldelse af en Data-erklæring.
- 14.02.2.2.2 (side 585) Grænsen for, hvornår man kan undvære en Data-erklæring på en (veteran)traktor er ændret fra over 35 til over 30 år gamle traktorer (ligesom flere andre steder, hvor 35 år er ændret til 30 år, som nu er Færdselsstyrelsens grænse for veterankøretøjer – jf. periodesynsdirektivets og registreringsbekendtgørelsens alder for køretøjer til veterankørsel).
- 14.02.2.2 (side 586) Ændring af krav til dokumentation i tilfælde, hvor Motorstyrelsen har tilladt fremstilling til syn uden forevisning af tidligere registrering. Sådanne køretøjer anses nu som køretøjer, der har været tidligere registreret (i udlandet). Dermed skal der ved syn ikke medbringes Data-erklæring for sådanne personbiler fra før 1. maj 1977, varebiler fra før 1. april 1978 og motorcykler fra før 1. oktober 1982. Dette er en lettelse for fremstillere af disse køretøjer, da der ikke skal fremskaffes Data-erklæring, som for disse gamle køretøjer (køretøjer til veterankørsel) reelt ikke indeholder ret mange oplysninger. De eventuelt få manglende oplysninger må fremskaffes af fremstiller på anden måde (f.eks. egenvægt ved aktuel vejning).
- 14.02.2.4 (side 591) Præcisering vedrørende flyttegodskøretøjer og krav til luftforurening. Der er ingen krav til dieslbiler (udover normale p-syns krav), da det kun er benzinbiler, der eventuelt skal eftermonteres med ureguleret katalysator.
- 14.02.2.4 (side 592) Justering vedrørende kontrol af kriterierne for, at ejere har lov at få godkendt en bil efter de lempeligere vilkår for flyttegods. Ejeren behøver nu ikke længere have fat i de udenlandske myndigheder til at bekræfte opholdet i udlandet, men kan nøjes med oplysninger fra danske myndigheder.
- 14.02.3.1 (side 596) Præcisering vedrørende opmåling af areal af lad/varerum i mandskabsbil, jf. Motorstyrelsens juridiske vejledning.
- 14.02.3.1 (side 598) Lempelse vedrørende dokumentation for nedbestolet bus. Der kan som alternativ til at få udarbejdet en bestolingsplan, der viser, at pladskravene er overholdt, ved synet fremlægges dokumentation for, at samme karrosseri eksisterer med en original indretning fra bilfabrikken til mere end 9 personer. Sidstnævnte er en simplere, men lige så sikker dokumentation.
- 14.02.3.1 (side 599) Præcisering af, at når man godkender en varebil eller lastbil som trækraft for sættevogn, skal den samtidigt godkendes til enten Synsfri sammenkobling, Fast kombination eller Variabel kombination (da bilen ellers må anses for at være en personbil).

- 14.02.3.1 (side 600) Tilføjelse af de to nye anvendelseskategorier fra bekendtgørelse om erhvervsmæssig persontransport: Limousinekørsel og Kørsel for offentlig myndighed. Også tilføjet i skema på side 602.
- 14.02.3.1 (side 603) Præcisering omkring angivelse af Mærke/stelnummer i DMR for trinvist opbyggede køretøjer. Hvis stelnummeret f.eks. indeholder mærkekode for en Fiat, skal Fiat indgå i mærket. Hvis bagenden f.eks. er fra Detleffs, skal der i DMR vælges mærket Fiat/Detleffs.
- 14.02.3.1 (side 604) Tilføjelse af eksempler på Mercedes modelbetegnelser, som skal indsættes i DMR.
- 14.02.3.2 (side 607) Tilføjelse af om oplysning om, hvordan første registreringsdato er angivet på EU registreringsattester og en svensk undtagelse herfra.
- 14.02.3.2 (side 611) Vogntogsvægt skal angives for biler nyere end 1. januar 1980 mod tidligere for biler nyere end 35 år (svarende til de øvrige justeringer vedrørende angivelse af totalvægt og akseltryk).
- 14.02.3.3 (side 612ff) Indhold fra Meddelelse 2013 om angivelse af brændstofforbrug og målenorm i DMR er indsat. Ved indtastning af brændstofforbrug i DMR skal man nu også angive målenormen. Orientering om, hvor på et CoC-dokument, man kan finde oplysningerne om forbrug og målenorm samt om Elektrisk forbrug og Rækkevidde (NEDC eller WLTP).
- 14.02.3.3 (side 615) Brændstofforbrug skal nu indsættes i DMR med enheden l/100 km imod tidligere km/l. Hvis man undtagelsesvis kun har km/l-tallet til rådighed, skal man omregne dette til l/100 km, inden værdien indsættes DMR.
- Indskrænkning af mulighederne for valg af dokumentation vedrørende brugt importerede biler, der er nyere end 1. september 2017, hvor man skal vide, om oplyste forbrug er målt efter NEDC-, NEDC2- eller WLTP-norm. Instruktionsbog, fabrikslabel og tidligere registreringsattest udgår som dokumentationsmulighed for disse nyere biler, medmindre der er angivet på disse, hvilken målenorm, der er tale om.
- 14.02.3.3 (side 616) Ved godkendelse af biler opbygget i flere trin skal man have adgang til første og sidste CoC-dokument for at kunne indsætte brændstofforbrug. Hvis den køreklare vægt på de to adskiller sig med mere end 50 kg, må man ikke benytte det angivne forbrug på sidste trins CoC-dokument, hvis forbruget er identisk med forbruget på basisbilens CoC-dokument, da det så er forkert.
- Enheden i DMR for brændstofforbrug for N- og F-gasdrevet bil er nu m³/100 km i stedet for l/100 km. Feltet med Gasforbrug benyttes ikke længere. Værdier skal i stedet nu indsættes under Brændstofforbrug.
- 14.02.3.3 (side 618) Hjælpeoplysninger med angivelse af nummerering for at kunne finde korrekt forbrug på CoC-dokumenter for Elektrisk for brug og Elektrisk rækkevidde.
- 14.02.3.3 (side 620) Oplysning om omregningsfaktor mellem hk og kW, så kW kan udregnes korrekt og indsættes i DMR, selv om kun hk er tilgængelig i oplysningerne om køretøjet. $kW = hk/1,36$.
- Oplysninger om, i hvilke felter man finder oplysning om et køretøjs effekt på forskellige typer CoC-dokumenter.
- 14.02.3.3 (side 624) Præcisering af, at en plads til kørestol medregnes i antal siddepladser.

- 14.02.3.3 (side 626) Præcisering vedrørende angivelse af standstøj. For ny bil (herunder lastbil og bus), motorcykel og knallert skal værdien indsættes i DMR. For brugt importerede køretøjer i det omfang oplysningerne er tilgængelige.
- 14.02.3.4 (side 630) Tempo 100 kan nu vælges for campingbil og ambulance, der godkendes til Tempo 100-kørsel.
- 14.02.3.4 (side 636) Ny kontaktadresse for Motorstyrelsen, når man vil rekvirere kopi af tidligere registreringsgrundlag (især i forbindelse med konstruktive ændringer).
- 14.03.1 (side 638) Ændrede formuleringer fra synsbekendtgørelsen (20. maj 2018) er indsat.
- 14.03.1.1 (side 641) Ændring i opsætning af teksten om identitetskontrol, så den er lettere at læse, samt mindre præciseringer, bl.a. at der også skal vælges "Stelnummer genihugget", når der tillades ihugget et stelnummer i et køretøj, som ikke hidtil har haft et stelnummer.
- Præcisering af, at når man har udført ID-kontrol af stelnummer (blanket FS 083), skal man i DMR vælge "Stelnummer genihugget".
- 14.03.1.1.1. (s. 643/645) Tidligere tekst fra afsnit 18.05 om identitet er flyttet hertil og suppleret med tekst fra bekendtgørelse om prøvningsinstanser vedrørende begrebet "Sammensat bil". Dertil "Sammensat motorcykel" på side 645.
- 14.03.2 (side 655) Ændret adresse på Motorstyrelsen i Aalborg.
- 14.03.3 (side 650ff) Oplisting af det krævede indhold på en synsrapport er erstattet af henvisning til synsbekendtgørelsen.
- Den opdaterede tekst fra synsbekendtgørelsen er indsat, f.eks. vedrørende opdelingen i fejkategorier og synsresultater.
- 14.03.5 (side 654) Præcisering af reglerne om, hvornår der skal foretages prøvekørsel ved omsyn og genfremstilling. Det har hidtil stået forskelligt to steder.
- 14.03.7.2 (side 657) Grænsen i synsbekendtgørelsen for at få en særlig godkendelse af veterankøretøj til lejlighedsvis kørsel med prøvemærker er ændret fra mindst 35 år gamle køretøjer til mindst 30 år gamle køretøjer (som alle de øvrige steder, hvor "veterangrænsen" er ændret fra 35 til 30 år).
- 14.04 (side 661) Indsættelse af nyt stk. 4 i § 25 fra bekendtgørelsen om syn af køretøjer vedrørende kørsel med prøveskilt/prøvemærke.
- 14.05.1 (side 665) Opdatering fra synsbekendtgørelsen vedrørende de nye anvendelser, Limousinekørsel og Kørsel for offentlig myndighed.
- Da limousine ikke længere blot er en tilladelse under taxikørsel, men en separat anvendelse, kræver det nu syn, når man går fra anvendelsen taxikørsel til limousinekørsel (eller omvendt). Teksten om, at det ikke kræver syn er derfor slettet.
- 14.05.7 (side 670) Tilføjelse af manglende regel for, hvornår traktor kan anses for at være "ikke-fabriksny" (mindst 50 driftstimer). Tilsvarende tilføjelse af en tekst om, hvornår et påhængskøretøj kan anses for brugt.
- 16.01 (side 684) Jævnfør ændring i registreringsbekendtgørelsen må lastbil til veterankørsel nu benyttes til eksamenskørsel m.v.
- 18.04 (side 711) I overensstemmelse med de øvrige ændringer, hvor aldersgrænsen ændres fra 35 til 30 år, ændres også alderen for den replica-bil, der efterlignes, til at være mindst 30 år.

Præcisering af teksten om, hvilket materiale der skal medbringes til at verificere, hvordan originalbilen (som efterlignes) så ud.

- 18.05 (side 715ff) Bestemmelserne om prøvningsinstanser og deres afprøvninger af personbiler, varebiler og motorcykler er overført til bekendtgørelse om prøvningsinstanser. Derfor er disse regler fjernet fra afsnit 18.05 om ombyggede køretøjer.
- Den tilbageværende, tilpassede tekst er den instruktion, som er nødvendig for at kunne syne en ombygget personbil, varebil eller tohjulet motorcykel (inkl. sidevogn). Reglerne om ændringer på bl.a. hjul og fjedre, som ikke anses som konstruktive ændringer, er fortsat angivet og er nødvendige for synsvirksomhedernes kontrol af køretøjer med disse mindre ændringer.
- Bestemmelserne er i store træk uændrede. Ting, som er ændrede eller præciserede, er markeret med gult. Hvor der er ændringer i administrationen i forhold til tidligere, er det ændringer, som følger af bekendtgørelsen om prøvningsinstanser.
- Det er præciseret, at ændringer af luftfilter og udstødning ikke anses for at give en effektforøgelse, hvilket svarer til normal praksis.
- 18.05.02.K (side 745) Forlængelse af rustvogne kan ikke længere godkendes af synsvirksomheden, men forlængelsen skal være godkendt af bilfabrikanten, EF-typegodkendt, eller der skal foreligge rapport fra en prøvningsinstans. Ændringen er et resultat af ændringer i bekendtgørelse om prøvningsinstanser. Til gengæld er der ikke længere begrænsning i størrelsen af forlængelsen (tidligere maks. 20%).
- 18.05.02.K (side 747) Afkortede VW Type 1-biler (buggyer) kan ikke længere godkendes af synsvirksomheden, men ændringen skal være godkendt af bilfabrikanten, eller der skal foreligge rapport fra en prøvningsinstans (eller som hidtil, at det er en brugt importeret buggy med akselafstand indenfor det tilladte). Ændringen er et resultat af ændringerne i bekendtgørelse om prøvningsinstanser.
- 18.05.3.A (side 763) Afsnit om drosling af motor er flyttet fra afsnit 7.06 og hertil, hvor det hører mere naturligt til, da afsnittet jo handler om ændring/ombygning af motor.
- 19.01 (side 785) Justering i formuleringen om, hvorvidt et brugt importeret over 34 år gammelt køretøj er i "original stand" (det er nu helt samme formulering som i registreringsafgiftsloven), samt om hvordan man skal sikre sig, at bilen er original.
- 19.04 (side 809) Jævnfør ændring i registreringsbekendtgørelsen må lastbil til veterankørsel nu benyttes til eksamenskørsel m.v.
- 19.05 (side 817) Vedrørende godkendelse af lastbil (kran), der også kan godkendes i udførelse som blokvogn (mobilkran), er præciseret, at hvis der er anført højere tekniske totalvægte på godkendelseserklæringen uden anførelse af sammenhørende hastighed, betyder det, at vægtene kan godkendes uden begrænsning i hastigheden (andet end den begrænsning, der fremgår af § 10 i særtransportbekendtgørelsen (side 821ff), typisk 60 km/t).