



Notat

1. juli 2025
J.nr. 2025-3372

Kontor: MOA/ISK

Initialer: Hw/CBN

Grund- og nærhedsnotat til Folketingets Europaudvalg

Forslag til Parlamentets og Rådets direktiv om registreringsdokumenter for køretøjer og oplysninger fra nationale køretøjsregistre og om ophævelse af Rådets direktiv 1999/37/EF (KOM (2025)179 final)

Notatet oversendes også til SAU.

Nyt notat.

1. Resumé

Europa-Kommissionen (Kommissionen) har den 24. april 2025 fremsat forslag til direktiv om registreringsdokumenter for køretøjer og oplysninger fra nationale køretøjsregistre og om ophævelse af Rådets direktiv 1999/37/EF (Registreringsdokumentdirektivet). Nærhedsprincippet vurderes at være overholdt.

Forslaget er en del af en synspakke bestående af tre forslag, herunder forslag til registreringsdokumentdirektivet, periodesynsdirektivet og vejsidesynsdirektivet. Synspakken har til formål at forbedre trafikssikkerheden, at bidrage til en bæredygtig mobilitet samt at lette den frie bevægelighed for personer og varer i EU.

Registreringsdokumentdirektivet regulerer indholdet i registreringsdokumenterne (registreringsattesterne for køretøjerne) og data i de nationale registre. Nærværende forslag, som erstatter det eksisterende registreringsdokumentdirektiv, har til formål at bidrage til at forbedre elektronisk lagring og udveksling af relevante køretøjsidentifikations- og statusdata, hvilket vil afhjælpe manglen på sådanne data og forbedre de håndbærende myndigheders gensidige anerkendelse af data. Desuden vil sikring af mere nøjagtige statusdata (f.eks. kilometertal) og mere effektiv udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne bidrage til at identificere køretøjer med manipulerede kilometertællere.

Forslaget vurderes at have statsfinansielle konsekvenser. Forslaget forventes således at medføre væsentlige administrative konsekvenser på bl.a. Skatteministeriets område. Skatteforvaltningen vil skulle gennemføre betydelig it-udvikling i Motorregistret, herunder mhp. at understøtte registrering og opbevaring af nye datatyper for køretøjer samt udvidelse af funktionalitet i Motorregistret ift. suspendering af køretøjer. Derudover skal Motorregistret opkobles til øvrige nationale køretøjsregistre mhp. dataudveksling og af rapportering til EU-Kommissionen.

Forslaget forventes desuden at medføre administrative omkostninger for synsvirksomheder og køretøjsfabrikanter. Disse omkostninger kan medføre øgede priser på henholdsvis syn og køretøjer. Sidstnævnte indebærer, at der ligeledes kan være statsfinansielle effekter i form af afledt effekt på bilafgifterne.

Det vurderes, at forslaget vil få positive konsekvenser for forbrugerbeskyttelsen, da oplysninger om synsrapporter bliver tilgængelige på tværs af medlemsstater, ligesom forslaget sigter mod at reducere manipulation med kilometertællere. Det forventes desuden, at overgangen til digitale registreringsattester vil kunne reducere omkostningerne ved registrering af køretøjer.

Regeringen finder det vigtigt, at der foreligger overensstemmelse mellem behovet for og nytteværdien af nye administrative og økonomiske byrder for borgere og erhvervslivet og de overordnede mål i synspakken om at forbedre trafiksikkerheden. Ændringer til krav om dataindsamling om køretøjerne og dataudveksling mellem medlemsstaterne bør indrettes så enkelt som muligt. Det søges afklaret om de administrative konsekvenser som følger af forslaget, står mål med de forventede effekter af forslaget.

2. Baggrund

Kommissionen har ved KOM (2025) 179 af 24. april 2025 fremsat forslag om registreringsdokumenter for køretøjer og oplysninger fra nationale køretøjsregistre og om ophævelse af Rådets direktiv 1999/37/EF (Registreringsdokumentdirektiv). Forslaget forelå i dansk sprogversion den 26. maj 2025.

Forslaget er fremsat med hjemmel i artikel 91(1) i Traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget er en del af en synspakke bestående af tre forslag, herunder forslag til registreringsdokumentdirektivet, periodesynsdirektivet og vejsidesynsdirektivet. Synspakken har til formål at ændre gældende regler om periodisk syn, syn ved vejsiden og registreringsdokumenter til motorkøretøjer for at sikre, at reglerne er mere tidssvarende og i overensstemmelse med den teknologiske udvikling af køretøjer.

Det følger af Kommissionens strategi fra 2020 om bæredygtig og intelligent mobilitet, at reguleringen af teknisk kontrol bør tilpasses for at sikre transportmidlers overholdelse af emissions- og sikkerhedsstandarder i hele deres levetid. Kommissionen anfører i forslaget, at dette også vil bidrage til Europa-Parlamentets (Parlamentet) beslutning af 6. oktober 2021 om EU's trafiksikkerhedspolitiske rammer 2021-2030.

Direktivet om registreringsdokumenter regulerer indholdet i registreringsdokumenterne (registreringsattesterne for køretøjerne) og data i de nationale registre. Forslaget erstatter direktivet om registreringsdokumenter 1999/37/EF, som er ændret ved direktiv 2014/46 om ændring af registreringsdokumenter for køretøjer. Ændringerne i 2014 medførte obligatorisk elektronisk registrering af data for alle registrerede køretøjer samt harmoniserede procedurer for midlertidige tilbagekaldelser af registreringer i tilfælde af farlige mangler ved køretøjet.

3. Formål og indhold

Synspakken har til formål at forbedre trafiksikkerheden i EU, bidrage til bæredygtig mobilitet og lette den frie bevægelighed for personer og varer i EU. Formålet er hertil at sikre

ensartethed og kvalitet i syn af nutidens og fremtidens køretøjer, reducere omfanget af manipulation med kilometertællere betydeligt og forbedre kontrollen af defekte køretøjer samt forbedre opbevaring og udveksling af relevante oplysninger om køretøjers elektroniske data.

Forslag om registreringsdokumentdirektivet har til formål at bidrage til at forbedre elektronisk lagring og udveksling af relevante køretøjsidentifikations- og statusdata, hvilket vil afhjælpe manglen på sådanne data og forbedre de håndhævende myndigheders gensidige anerkendelse af data. Desuden vil sikring af mere nøjagtige statusdata (f.eks. kilometertal) og mere effektiv udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne bidrage til at identificere køretøjer med manipulerede kilometertællere.

Kommissionen foreslår en overgang fra fysiske til digitale registreringsattester. Der foreslås en overgangsperiode på fire år efter direktivets ikrafttrædelse. I denne periode kan der udstedes såvel fysiske som digitale registreringsattester. Efter overgangsperiodens udløb kan der kun udstedes digitale registreringsattester, idet der dog fortsat skal tilbydes fysiske registreringsattester efter ansøgning.

Fysiske registreringsattester kan udstedes som et chipkort eller ved at påtrykke en QR-kode på de fysiske registreringsattester, som vil gøre det muligt at kontrollere oplysningerne på den fysiske registreringsattest. Kommissionen skal vedtage en gennemførelsesretsakt, der fastsætter detaljerede bestemmelser om anvendelse af QR-koder på fysiske registreringsattester. Der fastsættes detaljerede krav til indførelsen af digitale registreringsattester, herunder om brugen af den europæiske digitale identitetstegnebog. Senest to år efter forslagets ikrafttrædelse skal Kommissionen vedtage gennemførelsesretsakter, der fastsætter detaljerede bestemmelser om de tekniske specifikationer for digitale registreringsattester.

Forslaget præciserer, hvilke data der skal registreres og ajourføres i de nationale køretøjsregistre, herunder resultatet af gennemgang ved periodisk syn, oplysninger om ejerskab og om årsager til annullering af en køretøjsregistrering. Der lægges bl.a. op til, at de nationale køretøjsregistre skal indeholde civilretlige ejerforhold over køretøjer, og at civilretligt ejerskab skal fremgå af medlemsstaternes respektive registreringsattester. Desuden skal midlertidig suspendering af registreringer registreres i de elektroniske registre, indtil der foreligger en godkendelse ved nyt syn. For udrangerede køretøjer skal det oplyses i registrene, at afmeldingen er permanent.

Det følger af forslaget, at medlemsstaterne gensidigt skal anerkende såvel fysiske som digitale registreringsattester udstedt af de øvrige medlemsstater med henblik på identifikation af et køretøj i international trafik eller ved omregistrering af et køretøj i en anden medlemsstat. Forslaget lægger op til, at der skal kunne udveksles oplysninger i realtid mellem medlemsstaterne via Kommissionens MOVE-HUB-system. Medlemsstaterne skal udpege et nationalt kontaktpunkt til udveksling af oplysninger med hinanden og med Kommissionen.

Forslaget indeholder standardbestemmelser, der giver Kommissionen mulighed for at vedtage delegerede retsakter med henblik på at ændre visse bestemmelser i bilagene til forslaget i tilfælde af EU's udvidelse, ændringer i definitioner eller indholdet af typeattester i EU-typegodkendelseslovgivningen eller udvikling af teknisk, operationel eller videnskabelig art.

Ifølge forslaget nedsættes et udvalg med ansvar for de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser. Medlemsstaterne skal hvert tredje år sende visse data til Kommissionen. Disse data vil efterfølgende blive sendt til Parlamentet og Rådet.

Forslaget indeholder en frist på to år efter ikrafttrædelsen til at implementere direktivets bestemmelser. Det gældende direktiv ophæves med virkning fra samme dato.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure TEUF art. 294 medlovgiver. Der foreligger endnu ikke en udtalelse fra Parlamentet.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører i forslaget, at EU allerede har kompetence på området for registreringsdokumenter for køretøjer og oplysninger fra køretøjsregistre.

Kommissionen fastslår, at de regler, der skal indføres ved forslag om direktiv om registreringsdokumenter, ligger inden for de beføjelser, der er tildelt EU samt, at forslaget med hensyn til dets forbindelse til den allerede eksisterende ramme for køretøjsregistreringsdokumenter, registreringsdata og teknisk kontrol kan gennemføres i tilstrækkelig grad på EU-plan.

Kommissionen anfører hertil, at der er bred enighed blandt nationale myndigheder og brancheeksperter om, at de nuværende direktiver ikke er i overensstemmelse med de nyeste reguleringsmæssige og teknologiske udviklinger inden for køretøjssikkerhed og emissionskontrol, hvilket har medført nationale løsninger, som ikke er harmoniserede. Ved at stille minimumskrav vil det indre markeds funktion blive forbedret, fordi køretøjer vil blive underlagt lignende test under lignende forhold.

Regeringen er enig i Kommissionens vurdering.

6. Gældende dansk ret

Registrering af køretøjer er reguleret på Skatteministeriets område i bekendtgørelse om registrering af køretøjer (registreringsbekendtgørelsen), jf. bekendtgørelse nr. 866 af 19. juni 2023 i medfør af lov om registrering af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 179 af 22. februar 2023.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Registrering af køretøjer er reguleret i bekendtgørelse om registrering af køretøjer (registreringsbekendtgørelsen), jf. bekendtgørelse nr. 866 af 19. juni 2023 i medfør af lov om registrering af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 179 af 22. februar 2023.

De lovgivningsmæssige konsekvenser er under afklaring.

Økonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes at have statsfinansielle konsekvenser. Forslaget forventes således at medføre væsentlige administrative konsekvenser på bl.a. Skatteministeriets område. Skatteforvaltningen vil skulle gennemføre betydelig it-udvikling i Motorregistret, herunder mhp. at understøtte registrering og opbevaring af nye datatyper om fx civilretlige ejerforhold for køretøjer. Derudover skal funktionalitet i Motorregistret udvides for at muliggøre midlertidig suspendering af køretøjsregistreringer. Endvidere skal Motorregistret opkobles til øvrige nationale køretøjsregistre i EU via EU-Kommissionens MOVE-HUB it-system mhp. dataudveksling og afrapportering til EU-Kommissionen. Endelig vil Skatteforvaltningens app *Ejerskifte* skulle tilpasses.

Opgørelsen af de administrative konsekvenser er forbundet med væsentlig usikkerhed og vil, i samarbejde med øvrige danske myndigheder, skulle konsolideres og kvantificeres i det videre arbejde.

Forslaget forventes desuden at medføre administrative omkostninger for synsvirksomheder og køretøjsfabrikanter som følge af datastyringsforanstaltningerne. Disse omkostninger kan medføre øgede priser på henholdsvis syn og køretøjer. Sidstnævnte indebærer, at der ligeledes kan være statsfinansielle effekter i form af afledt effekt på provenuet fra bilafgifterne. En mulig effekt på afgiftsprovenuet er under afklaring.

Såvel de erhvervsøkonomiske som de samfundsøkonomiske konsekvenser er under afklaring.

Det bemærkes, at udgifter som følge af EU-retsakter, der medfører statslige merudgifter, skal afholdes inden for eksisterende bevillinger, jf. budgetvejledningens bestemmelser herom.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveau

Forslaget vurderes at få positive konsekvenser for forbrugerbeskyttelsen, da oplysninger om synsrapporter bliver tilgængelige på tværs af medlemsstater, ligesom forslaget sigter mod at reducere manipulation med kilometertællere. Det forventes desuden, at overgangen til digitale registreringsattester vil kunne reducere omkostningerne ved registrering af køretøjer.

8. Høring

Den samlede synspakke har været sendt i høring i erhvervs- og interesseorganisationer fra den 28. april til den 19. maj i engelsk sprogversion og den 28. maj til den 3. juni i dansk sprogversion. Der er afgivet høringssvar fra i alt seks organisationer.

Danske Speditører anfører, at forslaget er positivt i sin helhed og finder det velbegrundet, teknologisk opdateret og i god tråd med målsætningerne om grøn og digital omstilling samt trafiksikkerhed.

Danske Speditører ser positivt på seks centrale elementer, der med mindre justeringer kan styrke både mobilitet, digitalisering og retssikkerhed i transportbranchen. Herunder at gensidig anerkendelse af synsrapporter vil reducere administrative byrder og lette grænseoverskridende drift. For det andet vil digital registrering og harmonisering af procedurer fremme effektivitet og reducere fejl. For det tredje vil en bedre dataudveksling og bekæmpelse af kilometermanipulation styrke kontrol og tillid i markedet.

Afslutningsvis anfører Danske Speditører, at forslaget understøtter trafiksikkerhed og grøn omstilling, men bør koordineres med eksisterende regler for at undgå unødigt administration.

DI Transport anser ændringerne i direktivet som positive, da det særligt forventes at have en påvirkning på sikkerheden af de køretøjer, der færdes på vejene. Derudover støtter DI Transport, at der indføres gensidig anerkendelse af synsrapporter mellem EU-medlemsstater, hvilket vil lette omregistrering og sikre transparens.

DI Transport ser positivt på forslaget om elektronisk adgang til synsrapport via en fælles EU-database, hvilket vil effektivisere vejsidekontroller uden behov for fysisk dokumentation.

Afslutningsvist anfører DI Transport, at det længe har været efterspurgt fra branchen og vil lette det administrative arbejde for virksomhederne.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning har ikke bemærkninger til forslaget.

FDM hilser grundlæggende stramning af reglerne velkommen dog med få specifikke bemærkninger.

Ved artikel 1, stk. 4 støtter FDM den foreslåede database med kilometertal, herunder krav om indberetning fra bilproducenter samt i forbindelse med service og reparation.

FDM støtter ikke forslaget ved artikel 1, stk. 5, om at øge hyppigheden af periodesyn af biler over 10 år. FDM kan ikke efter danske forhold genkende konklusionen om, at det vil have en færdselssikkerhedsmæssig gevinst.

Dog støtter FDM ved artikel 1, stk. 8, brugen af fjernmålingsteknologi til at screene støj- og udstødningsmissioner.

Afslutningsvist støtter FDM ændringsforslagene i bilag I i forhold til måling af partikelantal og NOx'er, samt uddannelseskrav i forhold til elektrificerede drivlinjer.

Mobility Danmark finder overordnet forslaget positivt, da der gøres en indsats for at harmonisere og digitalisere de datasæt, hvormed motorkøretøjer registreres på tværs af EU.

Afslutningsvist anfører Mobility Danmark, at Transportministeriet og Skatteministeriet skal være opmærksom på, at der ved evt. ændringer i DMR og i den danske lovgivning om registrering af motorkøretøjer tages hensyn til de systemer, som branchen og særligt deres medlemmer allerede bruger. Det drejer sig om systemer som ”Motorregister.dk”, der allerede udgør en digital platform for upload af data i DMR. Mobility Danmark mener, at det er yderst vigtigt, at de danske myndigheder implementerer alle ændringer og eller opdateringer i tæt samarbejde med Mobility Denmark og deres IT-partner, DBI-IT.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der har været en indledende udveksling af synspunkter. Der blev generelt taget godt imod den øgede indsats mod manipulation med kilometertællere og øget digitalisering. Der blev dog rejst en del spørgsmål om sammenhængen mellem samarbejdet blandt de europæiske registreringsmyndigheder, EUCARIS, og Kommissionens foreslåede MOVE-HUB. Det er umiddelbart vurderingen, at flere medlemsstater ønsker at fortsætte med at gøre brug af etablerede systemer som EUCARIS frem for at skulle bruge en ny platform som MOVE-HUB.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen finder det vigtigt, at der foreligger overensstemmelse mellem behovet for og nytteværdien af nye administrative og økonomiske byrder for borgere og erhvervsliv og de overordnede mål med forslagene i synspakken om at forbedre trafiksikkerheden. Regeringen støtter forslag, som på så enkel en måde som muligt, har til formål, at forbedrer kravene til dataindsamling om køretøjerne og dataudveksling mellem medlemsstaterne. Det vil i det videre arbejde søges afklaret, hvilke administrative konsekvenser der følger af forslaget samt, hvorvidt disse står mål med de forventede effekter af forslaget.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.