



GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT

24. juni 2025
2025-1331

Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2014/45/EU om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, direktiv 2014/47/EU om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer

KOM (2025) 180

Nyt notat

1. Resumé

Kommissionen har den 24. april 2025 fremsat forslag til en køretøjssikkerhedspakke (på dansk tidligere omtalt som synspakken) bestående af to forslag, der har til hensigt af ændre gældende regler om periodisk syn, syn ved vejsiden og registreringsdokumenter til motorkøretøjer.

Formålet med den foreslåede køretøjssikkerhedspakke er ifølge Kommissionen at sikre, at reglerne bliver mere tidssvarende og i overensstemmelse med den teknologiske udvikling af køretøjer. Derudover skal reglerne sikre en effektiv emissionskontrol af køretøjerne samt reducere manipulation af køretøjers systemer og kilometertæller. Formålet er desuden at forbedre kravene til dataindsamling om køretøjerne og dataudveksling mellem medlemsstaterne, som eksempelvis data fra kilometertælleren.

Dette grund- og nærhedsnotat omhandler Kommissionens forslag om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (herefter periodesynsdirektivet) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/47/EU om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område (herefter vejsidesynsdirektivet).

For så vidt angår periodesynsdirektivet foreslår Kommissionen i stort omfang at opdatere kontrolpunkterne i direktivets bilag 1



med henblik på at opdatere reglerne, så de er tidssvarende og i overensstemmelse med den teknologiske udvikling af køretøjer, herunder at sikre en effektiv emissionskontrol. Herudover foreslår Kommissionen at udvide anvendelsesområdet for periodisk kontrol til også at omfatte motorcykler med en slagvolumen på over 125 cm³ eller med en maksimal kontinuerlig nominel effekt eller nettoeffekt på over 11 kW samt at skærpe kontrollen af ældre køretøjer, så de skal til periodisk syn hvert år efter 10 år. I dag er kravet alene, at de skal synes hvert andet år. Derudover foreslår Kommissionen at skærpe kontrollen af varebiler, så de skal undergå en årlig emissionskontrol.

For så vidt angår vejsidesynsdirektivet foreslår Kommissionen i overensstemmelse med de foreslåede ændringer til periodesynsdirektivet at opdatere kontrolpunkterne i bilag 1. Herudover foreslås det at udvide direktivets anvendelsesområde til også at omfatte varebiler. Det foreslås herudover, at medlemsstaterne forpligtes til at foretage en screening ved fjerndetektion ("remote sensing") af emissioner og støj af 30 pct. af landenes respektive indregistrerede køretøjer for at gøre op med forhøjede emissioner, herunder også støjforurening. Det foreslås at køretøjer, hvor det ved screening gentagne gange konstateres, at køretøjet udsender for høje emissioner, skal indkaldes til et kontrollerende syn.

Forslagene forventes at have lovgivningsmæssige, erhvervsøkonomiske, statsfinansielle og administrative konsekvenser.

Regeringen finder det vigtigt, at der foreligger solid evidens for behovet for og nytteværdien af nye administrative og økonomiske byrder for borgere og erhvervsliv. Der vurderes ikke at foreligge en sådan evidens for, at en udvidelse af anvendelsesområdet for vej- og periodesynsdirektivet og dermed antallet af køretøjstyper, som omfattes af krav om kontrol, og en skærpelse af hyppigheden og indholdet af kontrollerne, indebærer en forbedring af trafiksikkerheden. Forslagene om forøgede emissionskontroller vurderes at være disproportionale og for sene i tid, henset til, at der for de relevante køretøjer i disse år pågår en omstilling fra fossile brændstoffer til el.

Regeringen støtter forslag, som på så enkel måde som muligt understøtter udveksling af relevante data mellem medlemsstaterne med henblik på at lette gensidig anerkendelse af syn i andre medlemsstater og generelt at understøtte den frie bevægelighed og konkurrenceevnen i EU.



2. Baggrund

Kommissionen har ved KOM (2025) 180 af 24. april 2025 fremsat forslag om ændring af periodesyndirektivet og vejsidesyndirektivet og ved KOM (2025) 179 af 24. april 2025 fremsat forslag om direktiv om registreringsdokumenter.

Forslagene 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.

De to forslag er en del af køretøjssikkerhedspakken. Pakken 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.

Periodesyndirektivet og vejsidesyndirektivet blev oprindeligt udformet med henblik på at sikre, at køretøjerne holdes i en sikker og miljømæssig acceptabel stand, så længe de benyttes.

De gældende direktiver er fra 2014 og er ikke blevet ændret væsentligt siden. Det er Kommissionens vurdering, at der er flere dele af direktiverne, som ikke længere er tidssvarende eller i overensstemmelse med den seneste regulering og teknologiske udvikling af køretøjer. Flere medlemsstater har indført national regulering til kontrol af eksempelvis partikeludledning af køretøjer, da de pågældende medlemsstater vurderer, at de gældende EU-regler ikke sikrer en effektiv kontrol hermed. Det betyder, at der efter Kommissionens vurdering er udviklet en uhensigtsmæssig national regulering, som ikke er harmoniseret på et tilfredsstillende niveau på EU-plan, hvorfor Kommissionen nu foreslår at opdatere reglerne.

Periodesyndirektivet regulerer mindstekravene til periodisk syn af visse køretøjer. Direktivet stiller krav til, hvilke køretøjer der skal til periodisk kontrol, hvor hyppigt de skal kontrolleres, hvad der skal kontrolleres, samt konsekvenserne, såfremt der findes fejl ved køretøjer. Direktivet regulerer herudover mindstekrav til uddannelse og kompetence for de inspektører, som foretager kontrollen af køretøjerne, samt mindstekrav til hvilket udstyr der skal anvendes ved kontrollen.

Vejsidesyndirektivet regulerer mindstekravene til kontrol ved vejsiden af tunge erhvervskøretøjer. Direktivet stiller krav til, hvilke køretøjer der er omfattet af reglerne om vejsidesyn, hvad der skal



kontrolleres, samt konsekvenserne, såfremt der findes fejl ved køretøjer. Direktivet regulerer herudover mindstekrav til uddannelse og kompetence for de inspektører, som foretager periodiske syn af køretøjerne samt mindstekrav til hvilket udstyr, der skal anvendes ved periodiske syn.

3. Formål og indhold

Forslagene i pakken har ifølge Kommissionen 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 ifølge Kommissionen at sikre ensartethed og kvalitet i syn af nutidens og fremtidens køretøjer, reducere manipulation af køretøjer markant og forbedre kontrollen af defekte køretøjer, samt forbedre opbevaring og udveksling af relevante oplysninger om køretøjers elektroniske data.

Periodesynsdirektivet

Kommissionen foreslår at udvide anvendelsesområdet for periodisk syn, således at det også omfatter motorcykler, herunder også elmotorcykler, og at medlemsstaterne forpligtes til at fastsætte regler om periodisk syn af motorcykler. Det betyder konkret, at den nuværende mulighed for medlemsstaterne til at undtage motorcykler for krav om periodisk syn ved at fastsætte passende alternative foranstaltninger foreslås fjernet. Danmark gør i dag brug af denne mulighed, da der er fastsat krav om vejsidesyn af motorcykler. Kommissionen foreslår, at medlemsstaterne selv fastsætter passende intervaller for periodisk syn og hvilke dele af motorcyklen, der skal kontrolleres.

Kommissionen foreslår at skærpe synsintervallerne for ældre personbiler og varebiler over 10 år, således at de skal til periodisk syn hvert år. Det følger af gældende regler, at personbiler og varebiler skal til periodisk syn første gang 4 år efter indregistrering, og derefter hvert andet år. Kommissionen anfører, at ældre køretøjer ofte har flere fejl, oftere er involveret i ulykker og udgør en større andel af køretøjer med høje emissioner, hvorfor der foreslås hyppigere kontroller.

Kommissionen foreslår herudover at indføre en særlig emissionskontrol af varebiler hvert år, fra køretøjet indregistreres, hvor det emissionsbegrænsede udstyr kontrolleres. Dette begrundes med, at brugen af varebiler er mere intensiv end private personbiler, og at de ofte anvendes i tætbefolkede områder. Kontrollen skal foregå uafhængigt af det periodiske syn.



Det følger af det gældende periodesynsdirektiv, at medlemsstaterne *kan* kræve, at køretøjet skal underkastes en teknisk kontrol uden for de fastsatte intervaller for periodisk syn. Det gælder eksempelvis efter en ulykke, der påvirker køretøjets vigtigste sikkerhedsrelaterede komponenter, men også når køretøjets sikkerheds- og miljørelaterede systemer og komponenter er ændret eller modificeret. Kommissionen foreslår at ophæve bestemmelsen og i stedet indføre et obligatorisk krav om, at køretøjer *skal* til teknisk kontrol, når køretøjets sikkerheds- og miljørelaterede systemer og komponenter er ændret eller modificeret. Det følger allerede af dansk ret i dag.

Kommissionen foreslår, at personbiler kan kontrolleres i øvrige medlemsstater, således at der kan udstedes en midlertidig synsrapport gældende i 6 måneder. Herefter skal køretøjsejeren til endelig periodisk syn i den medlemsstat, hvor køretøjet er indregistreret. Dette er for at imødekomme borgere, der bor midlertidigt i andre medlemsstater. Kommissionen foreslår endvidere, at det tydeliggøres i direktivet, at medlemsstaterne – som det allerede er tilfældet i dag - kan anerkende periodisk syn foretaget i andre medlemsstater, men uden at forpligte medlemsstaterne hertil.

Kommissionen foreslår at udvide forpligtelsen for, hvornår data fra kilometertælleren skal registreres, samt at denne data skal fremgå af et nationalt register. Dette er for at sikre, at der ikke sker manipulation med kilometertælleren af hensyn til forbrugerne ved salg af brugte køretøjer. Der stilles efter det gældende periodesynsdirektiv krav om, at synsvirksomhederne i forbindelse med periodisk syn skal kontrollere kilometertælleren, og at elektronisk tilgængelige oplysninger herom fra forudgående periodisk syn skal stilles til rådighed for synsinspektøren. Det foreslås samtidig, at medlemsstaterne forpligtes til at sikre, at data fra kilometertælleren registreres ved hvert periodisk syn, men også hver gang køretøjet er på et værksted eller lignende. Medlemsstaterne skal desuden sikre, at køretøjsfabrikanter sender data fra kilometertælleren hver tredje måned fra datoen for første registrering af køretøjet.

Medlemsstaterne er efter det gældende direktiv forpligtet til sikre, at der udstedes en synsrapport for det gennemførte periodiske syn. Kommissionen foreslår nu, at rapporten skal udstedes elektronisk - dog således, at fremstilleren af køretøjet også kan anmode om en fysisk udskrift af rapporten. I forbindelse med at der indføres krav om digitale synsrapporter, skal medlemsstaterne sikre sig, at synsrapporterne udstedes som elektronisk attestering af attributter til europæiske digitale identitetstegnebøger ("EU-wallet"), i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU)



nr. 910/2014. Kommissionen foreslår hertil, at gældende nationale registre over vejsidekontroller og periodisk syn skal kunne opkobles til Kommissionens platform MOVE-HUB, som er et IT-dataudvekslingssystem, for at sikre udveksling af relevante data om de seneste gennemførte rapporter. Platformen rummer i øjeblikket sammenkoblingen af registre over vejtransportvirksomheder (ERRU), kørekortregistre (RESPER), registre over uddannelse af erhvervschauffører (ProDriveNet), registre over takografkort (TACHOnet), og underretningen om, at et køretøj ikke kan godkendes i forbindelse med syn ved vejsiden.

Kommissionen foreslår at udvide registreringspligtige oplysninger til det nationale køretøjsregister til også at omfatte oplysninger om synsresultater, hvor køretøjet ikke kan godkendes, samt at resultatet skal meddeles registreringslandet, såfremt det periodiske syn er foretaget i øvrige medlemsstater.

Kommissionen foreslår, at den gives beføjelser til at udstede gennemførelsesretsakter om adgang til køretøjsteknisk data til brug for periodisk syn, som skal være vederlagsfri.

Kommissionen foreslår at indsætte en ny rapporteringsforpligtelse for medlemsstaterne hvert tredje år om antallet af synshaller, antallet af samlede kontrollerede køretøjer pr. køretøjskategori, kontrolpunkter og statistik over identificerede fejl på køretøjer, samt data på kontrollerede køretøjer indregistreret i en anden medlemsstat.

Der var under Covid-19 behov for at give mulighed for at forlænge gyldigheden af synsrapporter, således at borgerne ikke var nødsaget til at gå ud og få kontrolleret deres køretøjer. Kommissionen foreslår som konsekvens heraf at indsætte en ny bestemmelse, som giver mulighed for at forlænge gyldigheden af synsrapporter i krisesituationer.

Der er siden vedtagelsen af periodesynsdirektivet i 2014 sket en teknologisk udvikling af køretøjer og udformet nye effektive kontrolmetoder heraf. Kommissionen foreslår derfor at ændre direktivets bilag I om kontrolpunkter og metoder, så de er mere tidssvarende. Det betyder konkret, at der indføres et nyt punkt om kontrol af elektriske køretøjer og avancerede assistentsystemer samt flere krav til kontrol af emissioner og udlæsning af køretøjsteknisk data.

Som konsekvens heraf foreslår Kommissionen at stille nye udstyrskrav til synsvirksomhederne, så de har det relevante udstyr til at foretage de nye emissionskontroller. De gældende kontrolmetoder



vurderes ikke at være effektive nok til formålet. Kommissionen foreslår herudover, at Kommissionen kan udstede delegerede retsakter, som regulerer de konkrete metoder ved kontrol af emissioner (PN og NOx) fra køretøjers motorer.

Det foreslås desuden, at kravene til inspektørernes uddannelse og kvalifikationer opdateres, så de kan kontrollere alternative systemer, f.eks. systemer i elektriske køretøjer.

Kommissionen foreslår at lempe kravene til periodisk syn for køretøjer, som ved et vejsidesyn har fået kontrolleret emissionsbegrænsende udstyr inden for 6 måneder før periodisk syn, således at der ikke stilles krav om, at synshallerne skal foretage emissionskontrollen ved det periodiske syn.

Vejsidesynsdirektivet

Kommissionen foreslår at udvide anvendelsesområdet for vejsidekontroller til også at omfatte varebiler, således at mindst 2 pct. af indregistrerede varebiler skal kontrolleres årligt. Direktivet omfatter i dag kun tunge erhvervskøretøjer, herunder f.eks. busser og lastbiler. Baggrunden er, at varebiler anvendes i stort omfang i medlemsstaterne, hvorfor de også bør være omfattet af kravet om vejsidekontroller for at sikre en lige konkurrence for transportvirksomheder og for at sikre den tekniske stand af varebiler.

Kommissionen foreslår herudover, at der med vejsidesynsdirektivet fastsættes krav om fjerndetektion ("remote sensing") af personbiler, motorcykler, varebiler og tunge erhvervskøretøjer, hvilket betyder, at der skal foretages en screening af køretøjernes emissioner og støj, mens de anvendes på vejene for at identificere højtudledende køretøjer.

Det foreslås, at der foretages en screening af mindst 30 pct. af de omfattede køretøjer indregistreret i medlemsstaterne. Medlemsstaterne skal ved screening af højtudledende køretøjer sikre, at køretøjet indkaldes til en kontrol, enten ved en vejsidekontrol eller periodesyn senest 15 dage fra screeningen. Det vil indebære, at der skal opsættes udstyr, som kan opfange emissioner og støj fra køretøjer. Kommissionen foreslår, at medlemsstaterne forpligtes til at meddele øvrige medlemsstater, såfremt de har foretaget kontrol af køretøjet indregistreret i deres medlemsstat.

Det fremgår af det gældende vejsidesynsdirektiv, at medlemsstaterne kan kontrollere lastsikringen ved vejsidekontrollen, men de



er ikke forpligtet hertil. Kommissionen foreslår som noget nyt, at kontrol af lastsikringen skal være obligatorisk.

Kommissionen foreslår i overensstemmelse med de foreslåede ændringer til periodesynsdirektivet, at rapporterne for resultatet ved vejsidesyn skal være elektroniske, samt at gældende registre over vejsidekontroller skal kunne opkobles til MOVE-HUB for at sikre relevant udveksling af data om de senest gennemførte rapporter.

Kommissionen foreslår at opdatere de rapporteringspligtige oplysninger ved vejsidekontroller ved at forsimple de gældende krav, således at færre oplysninger skal indrapporteres til Kommissionen, og at rapporterne først skal sendes hvert tredje år i stedet for hvert andet år.

Kommissionen foreslår at ændre i direktivets bilag I om kontrolpunkter og metoder, så de er mere tidssvarende og i overensstemmelse med de foreslåede ændringer til periodesynsdirektivet. Det betyder konkret, at der indføres et nyt punkt om kontrol af elektriske køretøjer, kontrol af avancerede assistentsystemer, flere krav til kontrol af emissioner og udlæsning af køretøjsteknisk data. Som konsekvens heraf foreslår Kommissionen, at der stilles nye udstyrskrav til inspektørerne, så de har det relevante udstyr til at foretage de nye emissionskontroller. De gældende kontrolmetoder vurderes ikke at være effektive nok til formålet.

Kommissionen foreslår herudover, at Kommissionen kan udstede delegerede retsakter, som regulerer de konkrete metoder og grænseværdier ved kontrol af emissioner (PN og NOx) og fjerndetektion (remote sensing).

4. Europa-Parlamentets udtalelser

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

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at EU allerede har kompetencen til at fastsætte regler på området for køretøjers tekniske kontrol i kraft af gældende periodesynsdirektiv og vejsidesynsdirektiv.

Kommissionen anfører desuden, at eftersom vejtransport og bilindustrien er internationale sektorer, er det mere effektivt og hensigtsmæssigt at håndtere disse spørgsmål på EU-niveau end på



nationalt plan. Et direktiv sikrer kun minimumsimplementering, men Kommissionen anfører, at minimumsharmonisering af teknisk kontrol af køretøjer og fælles løsninger for udveksling af køre-tøjsdata mellem medlemsstaterne er mere effektivt end rent nationale løsninger.

Kommissionen anfører hertil, at der er bred enighed blandt nationale myndigheder og brancheeksperter om, at de nuværende direktiver ikke længere 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. For både periodesynsdirektivet og vejsidesynsdirektivet gælder det, at de oprindelige forslag til direktiver blev vurderet til at være i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Derfor er det regeringens vurdering, at nærværende forslag, der ændrer i og erstatter direktiverne, også er overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Gældende dansk ret

Periodesynsdirektivet

Periodesynsdirektivet er blevet implementeret i dansk ret med lov om godkendelse og syn af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 299 af 2. marts 2023 (herefter synsloven) og flere bekendtgørelser, udstedt i medfør af loven.

Bekendtgørelse nr. 819 af 26. juni 2024 om godkendelse og syn af køretøjer (herefter synsbekendtgørelsen) regulerer de nærmere krav til, hvornår et køretøj skal til periodisk syn herunder, hvordan køretøjet skal kontrolleres og konsekvenserne, såfremt køretøjet har mangler i overensstemmelse med periodesynsdirektivet.

Bekendtgørelsen nr. 999 af 29. august 2024 om synsvirksomheder (herefter synsvirksomhedsbekendtgørelsen) og bekendtgørelse nr. 1000 af 29. august 2024 om omsynsvirksomheder (herefter omsynsbekendtgørelsen) regulerer de nærmere krav, der stilles til synsvirksomheder og omsynsvirksomheder, herunder krav til uddannelse af synsinspektører og udstyr, som virksomhederne skal have i overensstemmelse med periodesynsdirektivet.



Bekendtgørelse nr. 1124 af 17. august 2023 om udførelse af syn af motorcykler ved vejsiden regulerer vejsidekontroller af motorcykler, som er en alternativ kontrolforanstaltning til periodisk syn af motorcykler i overensstemmelse med periodesynsdirektivet.

Vejsidesynsdirektivet

Vejsidesynsdirektivet er blevet implementeret i dansk ret med synsloven og bekendtgørelse nr. 1123 af 17. august 2023 om udførelse af syn af erhvervskøretøjer ved vejsiden, som regulerer vejsidesyn i overensstemmelse med vejsidesynsdirektivet.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Periodesynsdirektivet og vejsidesynsdirektivet er implementeret i dansk lovgivning i synsloven og de dertilhørende bekendtgørelser, herunder synsbekendtgørelsen, synsvirksomhedsbekendtgørelsen, omsynsbekendtgørelsen, bekendtgørelse om udførelse af syn af erhvervskøretøjer ved vejsiden samt bekendtgørelse om udførelse af syn af motorcykler ved vejsiden, som regulerer vejsidekontroller af motorcykler. En vedtagelse af forslaget vil som udgangspunkt medføre behov for tilpasning af den eksisterende lovgivning og de dertilhørende bekendtgørelser.

Økonomiske konsekvenser

De nærmere økonomiske konsekvenser ved forslaget er endnu ikke blevet endeligt kvalificeret og opgjort. Forslaget vurderes dog at få væsentlige økonomiske konsekvenser. Det skal hertil bemærkes, at der er ubekendte faktorer i forslaget, som betyder, at de økonomiske konsekvenser forbundet hermed ikke kan kvalificeres nærmere. Det omfatter eksempelvis specifikationer på de foreslåede it-systemer, som ikke er nærmere oplyst.

I den foreløbige opgørelse over de forventede økonomiske konsekvenser af køretøjssikkerhedspakke estimeres det, at der vil være statsfinansielle konsekvenser i omegnen af 30 mio. kr., erhvervsfinansielle konsekvenser i omegnen af 36 mio. kr. og samfundsøkonomiske konsekvenser i omegnen af 462 mio. kr. Estimerne er endnu ikke endeligt kvalificeret og er derfor behæftet med betydelig usikkerhed. Forventningerne til de økonomiske konsekvenser vil blive yderligere kvalificeret forud for, at der tages mandat i Folketingets Europaudvalg.



Statsfinansielle konsekvenser

Synsområdet er i dag gebyrfinansieret, og Færdselsstyrelsens tilsyn og administration af området bliver i høj grad finansieret af gebyret. Merudgifterne, som følger af Kommissionens forslag, vil skulle dækkes gennem en forhøjelse af synsgebyret.

Det bemærkes, at afledte nationale udgifter, som følger af EU-retsakter, afholdes inden for de berørte ministeriers eksisterende bevilningsrammer, jf. budgetvejledningens bestemmelser herom.

Periodesynsdirektivet

Forslaget vil få negative statsfinansielle konsekvenser, da der stilles nye krav til systemudvikling og opkobling til MOVE-HUB. De gældende IT-systemer, som understøtter indberetning af periodiske syn, indkaldelser til periodisk syn, bøder for manglende periodisk syn m.v., vil også skulle opdateres for at imødekomme de foreslåede hyppigere synsintervaller for ældre køretøjer, periodisk syn af motorcykler, årlige emissionskontroller på varebiler samt nye fejlkoder.

Det vurderes, at den øgede mængde af periodiske syn med forslaget vil stige med ca. 914.000 syn årligt. Dette skyldes blandt andet, at synsintervallerne for visse køretøjer foreslås ændret, således at de underkastes hyppigere syn, samt at nye køretøjsarter bliver omfattet af kravet om periodisk syn.

I forslaget stilles der krav til, at der skal oprettes en database over registreringer af kilometertal, som registreres ved periodiske syn og af autoreparationsværksteder, når et køretøj eksempelvis er til service. Herudover skal medlemsstaterne sikre, at køretøjsfabrikanterne hver tredje måned indsender oplysninger om kilometertal for køretøjer, som anses for at være ”opkoblede køretøjer”, dvs. køretøjer, som er opkoblet på internettet.

Forslaget stiller også krav til, at synsrapporter skal gøres elektroniske og at rapporterne gøres tilgængelig i den europæiske digitale identitetstegnebog (”EU-wallet”).

Forslaget vil samtidig medføre, at de underliggende IT-systemer, som håndterer indkaldelser, bøder, ændringer i eSyn m.v., også vil skulle tilpasses for at kunne understøtte ændringerne i forslaget. Den øgede synsmængde og udvidelse af it-systemerne vil medføre øgede driftsomkostninger til IT.



Vejssidesynsdirektivet

Forslaget vil få negative statsfinansielle konsekvenser, eftersom der stilles nye krav til vejsidesyn af varebiler, hvilket vil kræve en forøgelse af gældende årsværk for at opnå måltallet på 2 pct. I Danmark vil det svare til ca. 7.000 yderligere kontroller. Det er i dag et krav, at der skal foretages vejsidesyn af mindst 5 pct. af indregistrerede tunge erhvervskøretøjer, hvilket i Danmark svarer til ca. 5.600 kontroller. Det vil sige, at der med det foreslåede vil skulle gennemføres ca. 12.600 kontroller årligt, hvilket svarer til mere end en fordobling af det nuværende antal vejsidekontroller.

Antallet af bilinspektører, som foretager vejsidesyn, vil derfor skulle udvides. For at de fastsatte måltal kan nås, vurderes det at kræve minimum 12 yderligere årsværk. Der skal derudover indkøbes tilhørende specialindrettede tjenestebiler samt udstyr.

Krav om screening ved anvendelse af fjerndetektion (remote sensing) vil også medføre negative statsfinansielle konsekvenser, da der skal investeres i udstyr, som kan imødekomme kravet, ligesom der vil skulle ske administrativ forvaltning over for de højtudledende køretøjer, som skal indkaldes til syn eller håndteres ved et vejsidesyn. Færdselsstyrelsens nuværende metode til fjerndetektering, hvor der benyttes plume-chasing-udstyr på udvalgte tjenestebiler, kan ikke opfylde kravene til at kunne screene 30 pct. af bestanden. Det vil derfor være nødvendigt at installere stationært udstyr til brug ved fjerndetektion på bestemte lokationer. Fjerndetektion er måling af emissioner eller støj fra køretøjer ved vejsiden, hvorimod plume-chasing er måling af luftforurening fra køretøjer med et forfølgende køretøj udstyret med måleinstrumenter.

Der stilles herudover med forslaget nye krav til systemudvikling og opkobling til MOVE-HUB på samme måde som med periodesynsdirektivet.

For at kunne understøtte flere af forslagets ændringer vil det IT-system (RSI – Road Side Inspection), som bilinspektørerne anvender, skulle opdateres.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Periodesynsdirektivet

Forslaget vil få negative erhvervsøkonomiske konsekvenser, særligt for transporterhvervet, men også den øvrige erhvervsbranche som eksempelvis håndværkere, som anvender varebiler, eftersom de skal til hyppigere kontrol i form af årlige emissionskontroller og årligt periodisk syn, når varebilen er over 10 år. Herudover stiller



forslaget skærpet krav til synsvirksomhedernes kontrol og nye udstyrskrav, som vil have økonomiske konsekvenser for dem. I forbindelse med, at der kommer nye køretøjsarter, som omfattes af kravet om periodisk syn, og at der indføres årlige periodiske syn af ældre person- og varebiler og årlige emissionskontroller af varebiler, samt nye fejlkoder som følge af nye kontrolmetoder, vil det betyde, at synsvirksomhedernes synssystemer, som anvendes til indberetning af syn, skal tilpasses.

Forslaget stiller krav til, at synsrapporter fremover skal være digitale. Kun hvis en køretøjsejer ønsker en fysisk bekræftet kopi, vil synsvirksomheden være forpligtet til udskrive en fysisk synsrapport. Dette vil betyde en besparelse for synsvirksomhederne, idet de ikke længere skal printe fysiske synsrapporter ved ethvert periodisk syn.

Der stilles desuden forslag til, at autoreparationsværksteder skal registrere kilometertal, når et køretøj er til f.eks. service. Det registrerede kilometertal vil herefter skulle indberettes til en database, som vil skulle udvikles, da der ikke findes et sådant system i dag. Da autoreparationsværksteder i mange tilfælde allerede registrerer kilometertal eksempelvis ved service, er det Færdselsstyrelsens vurdering, at det ikke vil medføre væsentlige økonomiske omkostninger, når de skal registrere et kilometertal i et system.

Endvidere stilles der krav til, at for de køretøjer, som kan anses som ”opkoblede køretøjer”, dvs. biler, der har adgang til internet, skal medlemsstaterne sikre, at køretøjsfabrikanterne hver tredje måned sender data fra kilometertælleren til den database, hvor oplysninger om kilometertal gemmes. Der må her forventes, at køretøjsfabrikanterne skal tilpasse deres it-systemer, således at de kan indsende oplysninger om kilometertal til den nye database.

Vejsidesynsdirektivet

Forslaget vil få negative erhvervsøkonomiske konsekvenser for transporterhvervet, som anvender varebiler eftersom, at der stilles nye krav til vejsidesyn af varebiler. For det øvrige erhvervsliv, som også anvender varebiler, som eksempelvis håndværkere, vil forslaget medføre, at de fremover vil blive mødt af kravet om vejsidesyn.

Forslaget til en øget digitalisering vil have en positiv erhvervsøkonomisk effekt, da det vil betyde, at transportvirksomhederne fremover får lettere administration, da kravet om, at den fysiske synsrapport skal medbringes under kørsel, bortfalder. Her vil det fremadrettet være muligt at anvende den elektroniske synsrapport.



Samfundsøkonomiske konsekvenser

Periodesynsdirektivet

Forslaget vil få negative samfundsøkonomiske konsekvenser for borgere med ældre køretøjer, eftersom de skal hyppigere til periodisk kontrol. For ejere af køretøjer over 10 år – svarende til ca. 600.000 køretøjer i den danske vognpark – vil et krav om årligt syn indebære en fordobling af synsudgifterne, da det nuværende synsinterval for disse køretøjer er hvert andet år. Hvis udgifterne opgøres årligt, vil omkostningerne øges fra ca. 300 kr. til ca. 600 kr. pr. køretøj. Ligeledes vil borgere, som anvender varebiler til privat personkørsel, blive omfattet af kravet om årlig emissionskontrol, samt blive mødt af kravet om, at varebiler omfattes af vejside-syn. Herudover kan de nye krav til emissions-kontroller også medføre, at flere køretøjsejere vil blive pålagt øgede udgifter med vedligeholdelse af deres køretøjer, da der i dag ikke stilles de samme krav om eksempelvis måling af partikelnumre (PN-måling).

Nye kontrolmetoder for kontrol med elektriske køretøjer og avancerede assistentsystemer vil resultere i højere tidsforbrug pr. periodisk syn. Det højere tidsforbrug kan medføre, at synsvirkomhederne ved nogle periodiske syn vil skulle hæve prisen på et syn.

Forslaget vil t få negative samfundsøkonomiske konsekvenser for ejere af motorcykler, da motorcykler også vil blive omfattet af kravet om periodisk syn frem for blot vejsidesyn i dag.

Forslaget om skærpet kontrol og registreringer af kilometertællertal forventes at have positive konsekvenser ved køb og salg af brugte køretøjer i det omfang, at der forekommer manipulation med kilometertælleren i Danmark. Registreringen vil sikre bedre dokumentation af kilometertal for købere af brugte køretøjer, både nationalt, men også når køretøjerne sælges på tværs af medlemsstaterne, således at der sker færre manipulationer med kilometertælleren. Manipuleringen sker oftest med henblik på, at køretøjet fremgår i nyere og bedre vedligeholdelsesmæssig stand med henblik på, at køretøjet kan sælges til en højere pris.

Det forventes derfor, at forslaget – i det omfang, at det er et problem i dansk kontekst – vil føre til mindre snyd med køretøjers kilometertællere, som ikke kun vil komme køretøjsejere til gode, men også forhandlere af brugte køretøjer. Af Kommissionens konsekvensanalyse vurderes det, at dette tiltag alene kan opveje mange af de negative konsekvenser af det samlede forslag. Da omfanget ikke reelt kendes nationalt, vil der derfor være forbehold for forslaget's effekt i Danmark.



Vejsidesynsdirektivet

Krav om screening ved anvendelse af fjerndetektion (remote sensing) vil få negative økonomiske konsekvenser for køretøjsejerne, da det kan medføre flere tekniske kontroller og udgifter forbundet med vedligeholdelse af deres køretøjer.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Periodesynsdirektivet og Vejsidesynsdirektivet

De foreslåede øgede emissionskontroller forventes generelt at have positive konsekvenser for miljøet, da det er forventningen, at forslaget vil sikre færre køretøjer med et defekt eller manipuleret emissionsbegrænsende udstyr samt færre støjende køretøjer. Samtidig bemærkes, at den danske køretøjsflåde med stigende hastighed omstilles til nulemissions el-køretøjer. Forslaget vil i dansk kontekst derfor ikke få de samme positive miljømæssige konsekvenser, som i andre medlemsstater med langt flere emissionskøretøjer.

8. Høring

Den engelske sprogversion af forslagene er den 30. april 2025 sendt i høring i EU-specialudvalget for transport med frist for høringssvar den 19. maj 2025. Den danske sprogversion af forslagene har herefter den 28. maj 2025 været sendt i høring i EU-specialudvalget for transport med frist den 3. juni 2025.

Følgende høringssvar er modtaget:

DI Transport er overordnet set positive overfor, at kravene og dermed sikkerheden skærpes for køretøjerne. De fleste danske erhvervskøretøjer er allerede udstyret med forholdsvis ny teknologi.

Det bemærkes, at inspektionskravene indirekte kan medføre behov for hyppigere syn af køretøjer, hvilket kan betyde højere grad af administrative byrder.

De øgede krav kan medføre tilpasninger for transportvirksomhederne, og vi opfordrer derfor til, at der tages højde for de økonomiske og operationelle følger af disse krav.

DTL-Danske Vognmænd bakker op om forslaget, der indeholder mange gode tiltag.



DTL-Danske Vognmænd hæfter sig især ved forventninger om forbedret trafikssikkerhed i hele EU, og et forventet bidrag til bæredygtig mobilitet ved at reducere luftforurenende stoffer og støjemissioner.

DTL-Danske Vognmænd mener, at det bør sikres, at syn af køretøjer, herunder også varebiler under 3,5 tons totalvægt, er ensartet på et stærkere niveau, så de central- og sydeuropæiske synsvirksomheder kommer på samme niveau, som i Norden og i lande som Tyskland og Benelux. Synsrapporterne bør altid være digitale og let tilgængelige så både relevante kontrolmyndigheder og chauffører, der skal sammenkoble vogntog, har mulighed for at se, hvornår køretøjet senest er synet og godkendt, og om der har været eventuelle anmærkninger. Ligeledes bør de anvendte testprotokoller og testmetoder standardiseres, så de kan anvendes over landegrænser. Der bør implementeres ensartede regler for afprøvning af bremses. Her tænkes også på fremskrivningsmetoder, så man sikrer ensartethed, også på nationalt plan, så man ikke har flere kontrolmyndigheder, der opererer med forskellige normer.

Det er ikke unormalt, at man stadig kan se dieselvarevogne og dieselpersonbiler med rygende udstødning fra visse lande i Europa. Der er uden tvivl behov for at få et større fokus på manipulation af motorer m.v.

På trods af, at DTL-Danske Vognmænd, støtter op om øget kontrol med snyd, finder vi dog forslaget om en årlig emissionstest af varebiler fra ét år efter første registrering for indgribende og administrativt tungt. For mange små og mellemstore virksomheder, som i vid udstrækning benytter varebiler i den daglige drift, vil årlige emissionstests medføre betydelige udgifter i form af både direkte omkostninger, tabt arbejdstid og produktionstab. DTL-Danske Vognmænd anerkender således intentionen om at reducere miljøpåvirkningen, men vi stiller spørgsmål ved, om dette tiltag står mål med de byrder (økonomisk og tidsmæssigt), de pålægger ejere og virksomheder. I stedet foreslår DTL-Danske Vognmænd, at man lægger yderligere vægt på emissionskontrol ved vejsidesyn.

Vigtigt sikkerhedsudstyr såsom sporassistent og hele ADAS-pakken bør ikke kunne deaktiveres i køretøjerne. Man kan fx tydelig se, at mange lastbiler ofte kører med deaktiveret sporassistent, fordi de kører hen over kantlinjen i højre side, hvilket kan være farligt, hvis der fx holder et havareret køretøj i nødsporet.

Krav om frit udsyn inde fra køretøjer bør håndhæves bedre i alle lande. Man ser udenlandske lastbiler, hvor chaufføren nærmest



kun har et mindre rudeareal at kigge ud gennem. Ligeledes bør der føres kontrol med, at der ikke monteres udstyr inde i førerhusene, som kan genere sigten ud gennem vinduerne – fx ekstra borde som tager vigtig sigt fra føreren, så bløde trafikanter risikerer at være skjult.

Registreringsattesterne bør også være ensartede, så alle synsmyndigheder, kontrolorganer, leverandører af transportudstyr, vognmænd og chauffører kan genkende, hvad der står. De fleste østeuropæiske lastbilchauffører, der kører i Norden med østeuropæiske lastbiler (læs trækkere), kører ofte med danske trailere. Det er i dag svært for udenlandske medarbejdere at kunne forstå teksten i registreringsattesterne. Derfor er det et godt initiativ med nye ensartede attester i hele EU.

Traktorer og traktorgvogne bør også være omfattet af reglerne for kontrol. Det skal ikke mindst ses i lyset af, at traktorgvogntog kan køre med høje vogntogsvægte og med høj hastighed, samtidig med at kravene til bremserne ikke er så strenge som til lastvognstog.

Grænseoverskridende udveksling af trafiksikkerhedsrelaterede færdselsforseelser må også hilses velkommen, det kræver dog et troværdigt system til at sikre, at alle oplysninger er valide.

Registrering af kilometertæller aflæsning vil være et godt initiativ, som bl.a. kan modvirke fejlagtige oplysninger både på service og vedligeholdelsesområdet, men også ved handel med brugte køretøjer.

Mobility Denmark finder det overordnet positivt, at Kommissionens forslag tager sigte på at styrke de periodiske syn – herunder at sikre en større harmonisering af disse på tværs af landegrænser. Som Mobility Denmark forstår det, er det bl.a. hensigten at det skal være muligt for bilejere at få foretaget periodiske syn i et andet EU-land end i ejerens bopælsland – i det mindste med henblik på udstedelse af en midlertidigt gyldig synsrapport (roadworthiness certificate).

Mobility Denmark bemærker ligeledes, at det foreslås at indføre krav om årlige test af udstødningsemissioner for biler, der er mere en 10 år gamle.

Generelt er Mobility Denmark positivt stemte overfor skærpede periodiske syn og herunder også tekniske vejsidesyn, hvor mangler ved eller direkte manipulation med det forureningsbegrænsende udstyr kan afsløres. Bilproducenterne har investeret milliarder af



Euro på at udvikle dette udstyr, og ser kritisk på manipulation med det – ikke bare i lastbiler og tung vejtransport men generelt.

Kommissionens initiativer kan bidrage til at forhindre dette og desuden sikre en harmonisering af selve de periodiske, syn hvilket er en forudsætning, hvis muligheden for gensidig anerkendelse af synsrapporter på tværs af EU skal være muligt.

Mobility Denmark bemærker desuden, at der indføres en række bestemmelser, der skal sikre, at bilfabrikanten giver adgang til kilometertallet fra deres opkoblede køretøjer med henblik på dels registrering af dette i nationale databaser og dels med henblik på deling med synsvirksomheder og tjenesteudbydere, der udfører reparations- eller vedligeholdelsesarbejder på køretøjer mod betaling.

Mobility Denmark ser ikke umiddelbart nogen tekniske hindringer herfor, men Mobility Denmark antager at det kan kræve visse ændringer i de nationale registre og herunder evt. i DMR. I den forbindelse anbefaler Mobility Denmark, at enhver ændring i nationale systemer til registrering af køretøjer koordineres med DBI-IT, der driver motorregister.dk og leverer tekniske data fra køretøjernes CoC til DMR.

Da formålet med køretøjssikkerhedspakken overordnet er at forbedre trafiksikkerheden i EU, savner Mobility Denmark tiltag, der kan understøtte bilfabrikanternes såkaldte sikkerhedsrelaterede tilbagekaldelser af køretøjer. Der findes allerede faste procedurer for, hvornår og hvordan bilfabrikanter skal tilbagekalde køretøjer, hvis der opdages tekniske fejl, der kræver udbedring. I den forbindelse sker det, at bilejerne ikke reagerer på en tilbagekaldelse, hvilket udgør en potentiel fare for trafiksikkerheden. Her bør de ansvarlige nationale myndigheder pålægges / gives mulighed for at opspores og gribe ind overfor bilejerne og sikre, at køretøjer med farlige fejl straks sendes til udbedring jf. tilbagekaldelsen.

SMVdanmark bakker grundlæggende op om forslaget formål, men finder det magtpåliggende at påpege, at forslaget ikke bør medføre øgede økonomiske byrder for de danske bilejere, som i forvejen betaler en uforholdsmæssig stor økonomisk byrde, jf. det danske afgiftsniveau.

Danske Speditører hilser som brancheorganisation for transport- og logistiksektoren i Danmark, hvor mange virksomheder arbejder grænseoverskridende og er afhængige af mobilitet, transparens og teknisk driftssikkerhed, initiativet meget velkomment. Danske Speditører ser positivt på forslaget i sin helhed, og finder det



velbegrunder, teknologisk opdateret og i god tråd med målsætningerne om grøn og digital omstilling samt trafiksikkerhed.

Danske Speditører finder, at forslaget adresserer mange af de praktiske udfordringer, som medlemmerne oplever i grænseoverskridende transport, flådeforvaltning og teknisk compliance. Det er et fremskridt for trafiksikkerhed, forbrugerbeskyttelse og Det indre Marked.

Danske Speditører anbefaler, at der i den videre lovgivningsproces lægges vægt på:

- klare og operationelle tekniske standarder
- digital interoperabilitet på tværs af platforme og lande
- støtte til små og mellemstore virksomheders tilpasning

Danske Speditører ønsker særligt at udtrykke vores tilfredshed med følgende seks hovedelementer som med få justeringer kan være gavnlige for hele transportbranchen og rollen som rygrad i Europas økonomi.

1. Gensidig anerkendelse af synsrapporter mellem medlemsstater

Danske Speditører støtter fuldt ud forslaget om at sikre, at synsrapporter, udstedt i ét EU-land, anerkendes i et andet. Dette er afgørende for at reducere administrative byrder og forsinkelser ved omregistrering og midlertidig brug af køretøjer i andre lande – en almindelig praksis i speditørbranchen, særligt for selskaber med internationale flåder. Dette tiltag forbedrer mobiliteten i det indre marked og styrker retssikkerheden ved grænseoverskridende anvendelse. Der bør, inden implementering, sikres tilstrækkelig harmonisering af standarderne for periodisk syn, så forskelle i national praksis ikke underminerer tilliden til rapporternes kvalitet.

2. Digitalisering og indførelse af mobilregistreringsattester

Det er et vigtigt fremskridt, at registreringsdokumenter fremover udstedes i et digitalt format, som hurtigt kan integreres. Dette vil gøre dokumenthåndtering hurtigere og mindre fejlbehæftet for speditører, der ofte opererer med mange køretøjer på tværs af grænser og har brug for hurtig adgang til dokumentation i forbindelse med kontrol og administrative processer.

Det er dog afgørende, at der udvikles robuste og brugervenlige digitale løsninger, der er interoperable på tværs af medlemslandene



– også for små og mellemstore virksomheder med begrænsede IT-ressourcer.

3. Forenkling og harmonisering af omregistreringsprocedurer

Efter Danske Speditørers vurdering vil forslaget lette processen for at omregistrere køretøjer fra én medlemsstat til en anden. For speditørvirksomheder, som ofte handler brugte køretøjer eller flytter dem mellem driftsselskaber i forskellige lande, er det essentielt, at denne proces er effektiv og gennemsigtig. Harmonisering af dokumentkrav og digital adgang til registre vil kunne forkorte nedetid og reducere omkostninger.

Det har høj prioritet, at den foreslåede harmonisering ikke medfører, at nationale myndigheder pålægger virksomheder ekstra dokumentationskrav i overgangsperioden. Der bør også tages højde for særlige erhvervssituationer – f.eks. koncerner med egne værksteder eller særligt konstruerede erhvervskøretøjer – hvor standardiserede procedurer ikke altid er dækkende. Fleksibilitet i anvendelsen bør derfor være et definitivt mål.

4. Styrket dataudveksling mellem nationale registre

Sammenkobling af nationale køretøjsregistre via MOVE-HUB og realtidsudveksling af synsoplysninger og statusdata er et væsentligt skridt frem. For transportører og speditører, som i dag oplever flaskehalse ved dataadgang, vil det være en klar forbedring, at data kan deles sikkert og hurtigt mellem relevante myndigheder. Det vil også styrke samarbejdet med myndigheder i forbindelse med kontrol, compliance og dokumentation ved leasing eller ejerskifte.

Selv om intentionen om effektiv dataudveksling er positiv, må det ikke føre til øget afhængighed af tekniske platforme, som i praksis kan være sårbare over for systemnedbrud eller uens teknisk modenhed på tværs af medlemslande. Der bør stilles klare krav til driftssikkerhed, adgangskontrol og it-sikkerhed, herunder ansvar ved fejl i registre, som kan få konsekvenser for operatørerne.

5. Indførelse af system til bekæmpelse af kilometermanipulation

Forslaget lægger op til at forbedre registreringen og delingen af kilometertal, hvilket Danske Speditører hilser velkommen. Manipulation med kilometertællere udgør et alvorligt problem ved handel med brugte lastbiler og varebiler og kan medføre både økonomiske tab og sikkerhedsrisici. At skabe fælles standarder og



gennemsigtighed på tværs af EU's køretøjsregistre vil beskytte erhvervsdrivende mod svig og give mere retvisende vurderinger af brugte køretøjers tilstand.

Danske Speditører bakker selvsagt op om bekæmpelse af svindel, men det er vigtigt, at de foreslåede målinger og registreringer sker på et teknisk korrekt og ensartet grundlag. Der bør sikres, at fejlmålinger eller indberetningsfejl ikke fører til uberettiget ansvar eller sanktioner for erhvervsdrivende, der i god tro opererer køretøjer, hvor data kan være mangelfulde eller fejlbehæftede fra tidligere ejere.

6. Styrket sammenhæng med trafiksikkerhed og grønne mål

Danske Speditører bifalder, at forslaget lægger sig op ad EU's trafiksikkerhedsramme og målsætninger om emissionsreduktion. Et effektivt, digitalt og gennemsigtigt system for registrerings- og synsdata vil styrke incitamentet til korrekt vedligehold og miljømæssige forbedringer i vognparken. Det er i speditørbranchens interesse, at den tekniske driftssikkerhed og miljømæssige ydeevne dokumenteres og følges op på systematisk vis – også i relation til ESG-rapportering og bæredygtighedsstrategier.

Danske Speditører anerkender det overordnede mål om bedre trafiksikkerhed og emissionsreduktion, men det er væsentligt, at der ikke opstår dobbeltdækning med eksisterende regulering – eksempelvis i forhold til CO₂-monitorering, typegodkendelse og vejbenyttelsesafgifter. En samlet og koordineret tilgang bør tilstræbes, så virksomheder ikke pålægges unødvendige administrative byrder eller rapporteringspligt i parallelle systemer.

FDM hilser grundlæggende de forslående stramninger og udvidelser af synsreglerne velkommen. De vil udgøre vigtige tiltag der kan mindske bilernes miljøpåvirkning og har potentiale til at øge færdselssikkerheden. FDM mener dog ikke at krav om årligt syn af biler over 10 år vil påvirke færdselssikkerheden i Danmark i et omfang der står mål med de ekstra forbrugeromkostninger. FDM er ligeledes skeptisk i forhold til forbrugeromkostningerne som fremtidige test af bilers elektroniske sikkerhedssystemer kan medføre. Dette vil forudsætte store investeringer for synsvirksomhederne, et stort tidsforbrug ved selve bilsynet med deraf afledte markant øgede forbrugeromkostninger.

ITD kan overordnet set bakke op om Kommissionens forslag, som har til formål at forbedre trafiksikkerheden, bidrage til bæredygtig



mobilitet, samt at forbedre og ensarte periodiske syn og vejsidesyn af køretøjer i EU.

ITD hæfter sig særligt ved, at forslaget blandt andet tilpasser og moderniserer den europæiske fællesnævner for kontrol af køretøjer, som blandt andet sætter krav til mere præcis kontrol og målinger, som også passes til de nyeste teknologier, der findes i de nyeste køretøjstyper, herunder også el- og hybridkøretøjer. Desuden har forslaget til hensigt væsentligt at reducere manipulation og forbedre afsløringen af defekte køretøjer med fejlbehæftede eller manipulerede sikkerheds- og emissionskontrolsystemer, samt manipulerede kilometertællere.

Desuden etableres en ny mulighed for fjernmåling som grundlag for udvælgelse af et køretøj til syn ved vejsiden. Det er et system, som Færdselsstyrelsen allerede gør brug af i Danmark, og som muliggør en mere præcis udvælgelse af køretøjer til emissionskontrol ved vejsiden. Herved vil mange køretøjer, hvor der ved fjernmåling ikke er mistanke om forhøjet partikeludledning, ikke blive forstyrret i driften.

Udstedelse og anerkendelse af digitale synsrapporter på tværs af EU-medlemsstater har været et ITD-ønske gennem flere år. Derfor finder vi ligeledes dette forslag gavnligt og tidssvarende.

Positivt er også forslaget om en mere effektiv og virkningsfuld udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne, som vil bidrage til at synliggøre køretøjets kontrolhistorik og eventuelt tidligere konkluderede fejl eller manipulation med emissions- eller sikkerhedssystemer.

Det er dog særdeles vigtigt for ITD, at de foreslåede udvidede kontrolforanstaltninger, særligt i forbindelse med vejsidesyn (2014/47/EU), udføres så målrettet, smidigt og effektivt som muligt. Det er vigtigt, at køretøjer, der ikke har fejl, eller alene har mindre betydelige fejl, ikke rammes af hårde konsekvenser eller større tidsforbrug i forbindelse med kontrollerne. Vigtigt er også, at udgifterne for køretøjsfremstilleren ikke forhøjes markant i forbindelse med periodisk syn (2014/45/EU), når synsvirksomheder bliver mødt med krav om at investere i nyt og mere avanceret kontroludstyr, samt et øget tidsforbrug under et periodisk syn.

For så vidt angår emissioner, skal nogle kontrolpunkter og noget af det udstyr, der anvendes til periodiske syn, tilpasses, da de ikke længere er i stand til at detektere emissionsfejl i de nyeste køretøjer med forbrændingsmotor. Det vil kræve, at synsvirksomheder



udstyres med de anordninger, der er nødvendige, for at foretage målinger af ultrafine partikler og nitrogenoxider ved periodiske syn.

Dansk Erhverv bakker op om store dele af Europa-Kommissionens forslag, og at EU-lovgivningen for syn og vejsidesyn i vejtransportsektoren generelt bliver mere moderne, harmoniseret og digitaliseret. Dansk Erhverv ser positivt på den øgede standardisering og forbedrede dataudveksling, som understøtter både trafiksikkerhed og et velfungerende indre marked. Dansk Erhverv finder forslaget om en årlig emissionstest af varebiler fra år ét for indgribende og administrativt tungt. Endelig opfordrer Dansk Erhverv til, at Danmark lægger vægt på en yderligere liberalisering af reglerne for gensidig anerkendelse af syn for lastbiler og lastbiltrailere, da de nuværende krav om bilaterale aftaler udgør en barriere for den fri bevægelighed på tværs af grænser.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget er under indledende behandling i arbejdsgruppen for landtransport, ligesom det har været genstand for indledende udveksling af synspunkter i forbindelse med TTE (transport)-rådsmøde den 5. juni 2025.

Flere medlemsstater har endnu ikke klare positioner, men der er generel opbakning til forslagernes formål om at opdatere reglerne, så de bliver mere tidssvarende, bl.a. af hensyn til miljøet og den teknologiske udvikling.

Flere lande har udtrykt opbakning til forbedret emissionskontrol og bekæmpelse af kilometertællermanipulation, hvis det ikke har for store omkostninger for medlemslandene. Samtidig lader der til at være generel opbakning til et øget samarbejde og dataudveksling mellem medlemsstaterne med henblik på at forbedre synscontrollen og understøtte fri bevægelighed.

Der er udtrykt en vis skepsis over for de dele af forslagene, som vurderes at medføre store økonomiske konsekvenser for medlemsstaterne, hvorfor Kommissionen er anmodet om at kvalificere disse konsekvenser nærmere. Det vedrører særligt forslaget om fjerndetektion (remote sensing).

Flere medlemsstater har også udvist betænkeligheder ved det foreslåede måltal på 2 pct. for vejsidesyn af varebiler, som vurderes at



være ressourcekrævende og administrativt tungt, bl.a. grundet behovet for flere bilinspektører.

I relation til udveksling af data foretrækker flere medlemsstater, at fortsætte med at gøre brug af etablerede systemer som EUCARIS frem for at skulle bruge en ny platform som MOVE-HUB.

Flere medlemsstater er desuden skeptiske over eller imod indførelsen af årligt syn for ældre person- og varebiler over 10 år samt årlig emissionskontrol af varebiler. Ligeledes er visse medlemsstater skeptiske over for indførelsen af periodisk syn af motorcykler.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen finder det vigtigt, at der foreligger solid evidens for behovet for og nytteværdien af nye administrative og økonomiske byrder for borgere og erhvervsliv.

Der vurderes imidlertid ikke at foreligge en sådan evidens for, at en udvidelse af anvendelsesområdet for vej- og periodesynsdirektivet - og dermed antallet af køretøjstyper, som omfattes af krav om kontrol, og en skærpelse af hyppigheden og indholdet af kontrollerne - indebærer en forbedring af trafiksikkerheden.

Det fremgår således af en rapport fra Aalborg Universitet¹ fra 2023, at der ikke var nogen særlig effekt af periodisk syn for ældre køretøjer over 10 år, samt at der ikke var evidens for at udvide det nuværende synsprogram i Danmark med hyppigere kontroller.

Regeringen kan som følge heraf blandt andet ikke støtte forslagets krav om periodisk syn af motorcykler, årlige syn af personbiler og varebiler på over 10 år, særlige årlige emissionskontroller af varebiler; at man udvider anvendelsesområdet for vejsidesynskontroller til også at omfatte varebiler med et krav om, at mindst 2 pct. af de indregistrerede varebiler synes årligt samt kravet om fjerndetektion ("remote sensing") ved en årlig screening af 30 pct. af de indregistrerede køretøjer.

Forslagene om forøgede emissionskontroller vurderes at være uproportionale og for sene i tid, henset til, at der for de relevante

¹ [Effekten af periodisk syn på ulykkesrisikoen - Aalborg Universitets forskningsportal](#)



køretøjer i disse år pågår en omstilling fra fossile brændstoffer til el.

Regeringen støtter forslag, som på så enkel måde som muligt understøtter udveksling af relevante data mellem medlemsstaterne med henblik på at lette gensidig anerkendelse af syn i andre medlemsstater og generelt at understøtte den frie bevægelighed og konkurrenceevnen i EU.

Regeringen mener herudover, at man med forslaget bør indføre mulighed for gensidig anerkendelse af syn mellem medlemsstater.

Dertil mener regeringen, at medlemsstaterne skal have en passende implementeringstid, særligt med henblik på, at Kommissionens forslag indeholder forslag til flere nye IT-systemer, hvortil nationale systemer skal integreres, og hvor der skal udvikles nye systemer.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har den 28. maj 2025 været forelagt for Folketingets Europaudvalg til orientering.