



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 24.4.2025
COM(2025) 179 final

2025/0096 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om registreringsdokumenter for køretøjer og oplysninger fra nationale køretøjsregistre
og om ophævelse af Rådets direktiv 1999/37/EF**

{SEC(2025) 119 final} - {SWD(2025) 96 final} - {SWD(2025) 97 final} -
{SWD(2025) 98 final} - {SWD(2025) 99 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Denne begrundelse ledsager et forslag til direktiv om ophævelse og erstatning af Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer⁽¹⁾.

Vejtransport spiller en afgørende rolle i at forbinde virksomheder og forbrugere i hele EU, lette handelen og støtte økonomisk vækst og beskæftigelse. Den medfører dog også visse problemer, såsom trafikulykker og luftforurening.

Trafikulykker er en af de mest ødelæggende konsekvenser af vejtransport, og de har betydelige omkostninger for samfundet. Hovedårsagerne til trafikulykker er hastighedsoverskridelser, kørsel under påvirkning af alkohol eller narkotika, distraheret kørsel og forskellige førerfejl (såsom fejlvurdering af en situation eller kørsel, mens man er træt). Andre årsager omfatter infrastrukturens dårlige stand eller udformning (glatte overflader, utilstrækkelige markeringer og dårlig vedligeholdelse) og fejl ved køretøjet. På grund af EU's typegodkendelsesregler og et veludviklet system for teknisk syn i løbet af et køretøjs levetid er det kun en lille procentdel af trafikulykkerne i EU, der skyldes fejl ved køretøjet. Det betyder dog også, at ulykker, der kunne have været undgået, stadig forekommer på grund af fejl ved køretøjet. Safe System-tilgangen kræver en indsats på alle disse fronter i erkendelse af, at de forskellige dele af hele systemet – herunder brugere, køretøjer, infrastruktur og beredskab – virker sammen som en helhed⁽²⁾.

Dette initiativ bygger på køretøjssikkerhedspakken fra 2014 bestående af de tre direktiver, der er beskrevet nedenfor.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU⁽³⁾ om periodisk teknisk kontrol kræver, at køretøjer, der anvendes på offentlig vej, underkastes periodisk kontrol for at sikre overholdelse af et sæt minimumskrav. Det gælder for alle biler, varevogne, lastbiler, busser, tunge påhængskøretøjer, hurtigere traktorer og siden januar 2022 større to- og trehjulede køretøjer og quadricykler.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/47/EU⁽⁴⁾ om syn ved vejsiden, som har samme formål som direktiv 2014/45/EU, selv om det vedrører syn ved vejsiden af tunge personbiler og tunge lastbiler og påhængskøretøjer dertil.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/46/EU⁽⁵⁾ om registreringsdokumenter for motorkøretøjer.

⁽¹⁾ EFT L 138 af 1.6.1999, s. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>.

⁽²⁾ Europa-Kommissionen (2020), Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport, Næste skridt hen imod "nul-visionen" – EU's trafiksikkerhedspolitiske rammer 2021-2030, Publikationskontoret, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/391271>.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>).

⁽⁴⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/47/EU af 3. april 2014 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj>).

⁽⁵⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/46/EU af 3. april 2014 om ændring af Rådets direktiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for motorkøretøjer (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 129, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

Køretøjssikkerhedspakken fra 2014 supplerer de sikkerheds- og miljøkrav, som køretøjer skal opfylde for at måtte køre på vejene i EU, i overensstemmelse med de respektive EU-typegodkendelsesforordninger⁽⁶⁾ for motorkøretøjer. Disse forordninger fastsætter også markedsovervågningskravene for motorkøretøjer. Men køretøjssikkerhedspakkens fokus er dog anderledes. Mens bestemmelserne om markedsovervågning har til formål at sikre, at køretøjer fortsat opfylder deres typegodkendelseskrav, når de bringes i omsætning og i en begrænset periode derefter, og har fokus på fabrikantens ansvar, er der med køretøjssikkerhedspakken fokus på at sikre, at minimumsstandarden opretholdes af ejerne i hele køretøjets levetid. Selv om markedsovervågning kræver kontrol af et begrænset antal køretøjer pr. model, finder periodisk teknisk syn desuden anvendelse på næsten alle registrerede køretøjer. Køretøjssikkerhedspakken supplerer derfor lovgivningen om markedsovervågning med hensyn til at sikre trafiksikkerheden og køretøjernes miljøpræstation i hele deres levetid.

Køretøjer, som ikke er sikre, kører dog stadig rundt på vejene i EU. Dette til trods for revisionen af køretøjssikkerhedspakken i 2014, anden relateret EU-lovgivning og forbedringer inden for køretøjsteknologi, herunder aktive sikkerhedssystemer og intelligente førerstøttesystemer i nye køretøjer. De direktiver, der blev vedtaget som led i køretøjssikkerhedspakken af 2014, bidrager ikke effektivt til at håndhæve reglerne om grænseoverskridende trafik og handel med køretøjer i EU.

Strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet⁽⁷⁾ indeholdt en opfordring til at tilpasse lovgivningen om teknisk kontrol for at sikre overensstemmelse med emissions- og sikkerhedsstandarden i hele køretøjets levetid og dermed bidrage til EU's trafiksikkerhedspolitiske ramme 2021-2030⁽⁸⁾ og støtte målene i den europæiske grønne pagt.

Dette initiativ har til formål yderligere at forbedre trafiksikkerheden i EU, bidrage til bæredygtig mobilitet og lette den frie bevægelighed for personer og varer i EU. Navnlig med hensyn til lovgivningen om registreringsdokumenter og registreringsdata for køretøjer skal det fulde potentiale i rammen for teknisk kontrol frigøres ved 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. Desuden vil sikring af mere nøjagtige statusdata (f.eks. kilometertal) og mere effektiv udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne også bidrage til at identificere køretøjer med manipulerede kilometertællere.

Mere detaljerede oplysninger om, hvordan disse mål og relaterede problemer håndteres som led i initiativet, findes i kapitel 3.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Den foreslåede revision af køretøjssikkerhedspakken, navnlig EU-lovgivningen om registreringsdokumenter for køretøjer, er i overensstemmelse med målene i EU's **trafiksikkerhedspolitiske ramme**. Ved at reducere antallet af trafikdræbte vil revisionen bidrage til at nå målet om at nedbringe antallet af trafikdræbte og alvorligt tilskadekomne med 50 % inden 2030. Den foreslåede revision vil også sikre tilpasning til de direktiver, der er vedtaget inden for rammerne af trafiksikkerhedspakken, dvs. **forslag til Europa-**

⁽⁶⁾ Se f.eks. <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/eu-approval-and-market-surveillance-measures-for-motor-vehicles-and-their-trailers.html>.

⁽⁷⁾ COM(2020) 789 final, EUR-Lex – 52020DC0789 – DA – EUR-Lex (europa.eu).

⁽⁸⁾ http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar%3A0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_2&format=PDF.

Parlamentets og Rådets direktiv om kørekort⁽⁹⁾ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2024/3237 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser⁽¹⁰⁾. Disse direktiver fastsætter reglerne for registreringsdokumenter for køretøjer, den mulige fremtidige digitalisering af dokumenter og udveksling af køretøjsrelaterede oplysninger mellem medlemsstaterne med henblik på håndhævelse. Forslaget er også i overensstemmelse med kravene i forbindelse med **lovgivning om udrangerede køretøjer** ved at give andre medlemsstaters registreringsmyndigheder elektronisk adgang til data og ved at tilføje nye data til køretøjsregistret, herunder data om udrangerede køretøjer.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Revisionen af køretøjssikkerhedspakken, navnlig EU's lovgivningsmæssige ramme om registreringsdokumenter for køretøjer, er i overensstemmelse med **forordningen om den fælles digitale portal⁽¹¹⁾** ved at lette onlineadgangen til køretøjsrelaterede oplysninger, de relevante administrative procedurer og bistands- og problemløsningstjenester. Den bidrager også til målene for EU's **datastrategi** til udvikling af europæiske dataområder for offentlige forvaltninger, der kan støtte håndhævelsen af lovgivningen, herunder trafiksikkerheds- og miljølovgivningen. Reglerne om beskyttelse af personoplysninger vil finde anvendelse på udveksling af oplysninger om registreringsattester og synsrapporter for køretøjer samt relaterede oplysninger fra køretøjsregistre, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 (generel forordning om databeskyttelse)⁽¹²⁾.

Initiativet er i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2923/854 (i det følgende benævnt **dataforordningen⁽¹³⁾**), som standardiserer de relevante datasæt og sikrer effektiv, ikkediskriminerende og sikker adgang for eftermarkeds- og mobilitetstjenester.

EU-lovgivning om vejafgifter⁽¹⁴⁾ bygger også på de harmoniserede EU-koder, der i øjeblikket er fastsat i direktiv 1999/37/EF, som senest blev ændret (lidt) som led i revisionen af reglerne om vejafgifter (eurovignetdirektivet)⁽¹⁵⁾.

⁽⁹⁾ Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV om kørekort, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2561 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1724 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 383/2012 (COM(2023) 127 final).

⁽¹⁰⁾ COM(2023) 127 og COM(2023) 126 final, https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/european-commission-proposes-updated-requirements-driving-licences-and-better-cross-border-2023-03-01_en.

⁽¹¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1724 af 2. oktober 2018 om oprettelse af en fælles digital portal, der giver adgang til oplysninger, procedurer og bistands- og problemløsningstjenester, og om ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012 (EUT L 295 af 21.11.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj>).

⁽¹²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

⁽¹³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/2854 af 13. december 2023 om harmoniserede regler om fair adgang til og anvendelse af data og om ændring af forordning (EU) 2017/2394 og direktiv (EU) 2020/1828 (EUT L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj>).

⁽¹⁴⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/520 om interoperabilitet mellem elektroniske vejafgiftssystemer og fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen (EUT L 91 af 29.3.2019, s. 45, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>).

⁽¹⁵⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/362 om ændring af direktiv 1999/62/EF, 1999/37/EF og (EU) 2019/520, for så vidt angår afgifter på køretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (EUT L 69 af 4.3.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

Endelig fremgår det af EU's **afgørelse om politikprogrammet for det digitale årti 2030**⁽¹⁶⁾, at Europa-Parlamentet, Rådet, Kommissionen og medlemsstaterne bør samarbejde om at nå de digitale mål i EU inden 2030. Dette omfatter et mål for digitalisering af offentlige tjenester. 100 % af de centrale offentlige tjenester bør være tilgængelige online, og, hvor det er relevant, bør offentligheden og virksomhederne i EU kunne interagere med offentlige forvaltninger online.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

• Retsgrundlag

Retsgrundlaget for forslaget er artikel 91, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). I henhold til artikel 91, stk. 1, litra c), i TEUF har Unionen på transportområdet kompetence til at fastsætte foranstaltninger til forbedring af transportsikkerheden, herunder trafiksikkerheden.

• Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)

EU har allerede kompetence på området for registreringsdokumenter for køretøjer og registreringsdata om køretøjer i medfør af direktiv 1999/37/EF. Der er indført forskellige foranstaltninger på EU-plan på dette område siden vedtagelsen af dette direktiv. De seneste ændringer blev indført med vedtagelsen af køretøjssikkerhedspakken af 2014 og med visse ændringer af EU-koder, der blev indført ved direktiv (EU) 2022/362. De nye regler, der skal indføres med dette forslag, ligger inden for de beføjelser, der er tillagt EU i henhold til artikel 91, stk. 1, i TEUF, og i betragtning af deres forbindelse til den allerede eksisterende ramme for registreringsdokumenter for køretøjer, registreringsdata og teknisk kontrol kan de kun opnås på passende vis på EU-plan.

Da vejtransport og bilindustrien er internationale sektorer, er det langt mere virkningsfuldt og effektivt at håndtere problemerne på EU-plan end på nationalt plan. Selv om national praksis historisk set er forskellig, er et vist minimumsniveau af harmonisering i forbindelse med registrering af køretøjer og fælles aftalte løsninger til udveksling af køretøjsoplysninger mellem medlemsstaterne mere effektivt end mange forskellige ukoordinerede nationale løsninger. Koordinering af betingelserne for adgang til og udveksling af køretøjsoplysninger på EU-plan er ikke blot mere virkningsfuld end bilaterale aftaler og forhandlinger med individuelle fabrikker, men skaber også lige konkurrencevilkår blandt medlemsstaterne.

Der er bred enighed blandt nationale myndigheder og brancheeksperter om, at det nuværende direktiv ikke længere er i overensstemmelse med den seneste lovgivningsmæssige og teknologiske udvikling. Hvis der ikke træffes foranstaltninger på EU-plan, vil der blive anvendt forskellige og fragmentariske løsninger, hvilket vil føre til endnu større forskelle i køretøjers sikkerhed og miljøpræstation end i dag. Dette risikerer at forvride det indre marked og skabe yderligere hindringer for den frie bevægelighed. Initiativet imødekommer derfor sikkerheds- og miljøbeskyttelsesbehov af "relevans for Unionen".

• Proportionalitetsprincippet

I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. artikel 5, stk. 4, i traktaten om Den Europæiske Union, går foranstaltningerne i dette forslag ikke videre end det, der er

⁽¹⁶⁾ Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2022/2481 af 14. december 2022 om etablering af politikprogrammet for det digitale årti 2030 (EUT L 323 af 19.12.2022, s. 4, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2481/oj>).

nødvendigt for at nå målene i traktaterne – nemlig at forbedre trafiksikkerheden, bidrage til bæredygtig mobilitet og lette den frie bevægelighed for personer og varer i EU.

Generelt er forslaget anvendelsesområde begrænset til det, der bedst kan opnås på EU-plan med hensyn til at harmonisere registreringsdokumenter for køretøjer og finde fælles løsninger for at sikre effektiv deling af og adgang til køretøjsoplysninger.

Desuden gør valget af et direktiv det muligt at nå målene ved at tage det næste logiske skridt i den gradvise harmoniseringsproces på dette område. Det giver også medlemsstaterne tilstrækkeligt råderum til at gennemføre ændringerne på en måde, der passer til deres specifikke nationale kontekst. Dette valg, hvor der anvendes minimumskrav i stedet for en universalløsning, vil også gøre det muligt for branchen at udvikle de mest effektive tekniske løsninger, som er nødvendige på dette område, der er under konstant udvikling.

- **Valg af instrument**

For at sikre en klar og konsekvent juridisk udformning er den mest hensigtsmæssige retlige løsning en fuldstændig revision af direktiv 1999/37/EF ved at ophæve og erstatte det, da det er forældet og ikke er blevet omarbejdet.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSETER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

I 2023 foretog Kommissionen en evaluering af køretøjssikkerhedspakken af 2014 som helhed, og den vurderede dens relevans, EU-merværdi, sammenhæng, effektivitet og produktivitet. I evalueringen blev det konkluderet, at køretøjssikkerhedspakken til dels kunne nå sine mål, bidrage til bedre trafiksikkerhed og reducere luftforurenende emissioner fra vejtransport. Fejlbehæftede køretøjer detekteres måske stadig ikke altid, da nogle kategorier af køretøjer ikke er underlagt periodisk teknisk kontrol eller syn ved vejsiden i nogle medlemsstater, eller da synshyppigheden eller -omfanget ikke er tilpasset disse køretøjers højere sikkerheds- og miljørisici. I betragtning af de konstaterede svagheder i den nuværende køretøjssikkerhedspakke skal direktiverne ajourføres, så de ikke blot imødekommer de nuværende behov, men også fremtidige udfordringer.

Konklusionerne af evalueringen er anført nedenfor.

1. Køretøjssikkerhedspakken er ikke tilpasset de nyeste teknologier som f.eks. avancerede førerassistentsystemer og elektroniske sikkerhedsfunktioner. Den mangler specifikke protokoller for afprøvning, som kan sikre overholdelse samt vedligeholdelse af elektriske køretøjer, hybridkøretøjer og brintkøretøjer, herunder softwareopdateringer. De tekniske kontroller skal ajourføres med henblik på effektiv indhentning af vigtige sikkerhedsrelaterede data og overvågning af nye sensorer og funktioner.

2. Med hensyn til emissioner skal visse former for kontroller og udstyr til periodisk teknisk syn tilpasses, da de ikke længere er i stand til at detektere emissionsfejl i de nyeste køretøjer med forbrændingsmotor. Opacitetsmåling er forældet, da den ikke kan detektere dieselskøretøjer med defekte partikelfiltre eller en manipuleret katalysator, hvilket fører til høje emissioner af partikler (PN) og nitrogenoxid (NO_x). I stedet bør NO_x- og PN-måling anvendes til at kontrollere nyere diesel- og benzinkøretøjer for fejl og manipulation med emissionsbegrænsningssystemer.

3. Den nuværende ramme for udveksling af oplysninger om prøvningsresultater mellem medlemsstaterne har ikke været effektiv. Selv om lovgivningen nævner elektronisk dataudveksling mellem medlemsstaternes myndigheder som en mulighed, er det ikke alle

medlemsstater, der gennemfører dette. Uanset at harmoniseringen af registreringsdokumenterne for køretøjer har gjort det lettere at registrere køretøjer fra andre medlemsstater og Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, er der plads til at forbedre digitaliseringsprocessen. Omregistrering kan stadig være en besværlig proces, og der er plads til forbedring af den gensidige anerkendelse af periodisk teknisk syn mellem medlemsstaterne.

4. Køretøjssikkerhedspakken bør gøre bedre brug af fordelene ved digital dataudveksling og yderligere harmonisere køretøjsdokumenter for at reducere den administrative byrde og omkostningerne. Desuden kan digitale registreringsdokumenter for køretøjer yderligere lette digitaliseringen af køretøjsregistrerings- og datalagringsprocesser og mindske omkostningerne.

5. Sammenhængen mellem køretøjssikkerhedspakken og relevante EU-instrumenter kan forbedres ved at standardisere sikkerhedsrelevante køretøjsoplysninger og fabrikanternes tilknyttede ansvarsområder i løbet af køretøjets livscyklus. Præcisering af ansvarsområder og krav om, at relevante oplysninger stilles til rådighed for periodisk teknisk syn på tværs af medlemsstaterne, kan mindske usikkerheden og den tid, der bruges på at søge efter oplysninger, hvilket kan forbedre inspektionernes generelle nøjagtighed og effektivitet. Køretøjssikkerhedspakken bør også i højere grad bringes i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144⁽¹⁷⁾.

• **Høringer af interessenter**

Høringerne havde to formål. Det første var at vurdere køretøjssikkerhedspakkens resultater som helhed i forhold til de fem evalueringskriterier, identificere mulige problemer med den eksisterende retlige ramme og på dette grundlag tage ved lære af erfaringerne med henblik på fremtidige foranstaltninger. Det andet formål var at samarbejde med interessenterne om at validere Kommissionens forståelse af de foreliggende spørgsmål, udarbejde en liste over mulige politiske foranstaltninger og vurdere deres sandsynlige indvirkning på de forskellige kategorier af interessenter. I forbindelse med høringerne blev der også indsamlet dokumentation angående forventede omkostninger og fordele ved udkastene til de politiske foranstaltninger. De medvirkede til at afdække mangler i interventionslogikken eller områder, hvor yderligere opmærksomhed er påkrævet. Høringsaktiviteterne bestod af offentlige høringer (via en indledende konsekvensanalyse og en åben offentlig høring, der blev offentliggjort på Kommissionens websted Deltag i debatten) og målrettede høringer, herunder undersøgelser og interviews. De målrettede høringsaktiviteter blev gennemført under hele evaluerings- og konsekvensanalyseprocessen og omfattede alle relevante aspekter. Undersøgelserne og interviewene havde fokus på at udarbejde de forskellige politiske foranstaltninger for at opfylde de mål, der blev fastsat som led i revisionen af køretøjssikkerhedspakken, navnlig for at identificere og kvantificere omkostningerne ved og den potentielle virkning af disse foranstaltninger. Årsagerne til problemer og de mulige politiske foranstaltninger i forbindelse med køretøjssikkerhedspakken blev drøftet indgående

⁽¹⁷⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 af 27. november 2019 om krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer for så vidt angår deres generelle sikkerhed og beskyttelsen af køretøjspassagerer og bløde trafikanter og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 78/2009, forordning (EF) nr. 79/2009 og forordning (EF) nr. 661/2009 og Kommissionens forordning (EF) nr. 631/2009, (EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 og (EU) 2015/166 (EUT L 325 af 16.12.2019, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

med interessenterne, f.eks. i Ekspertgruppen vedrørende Køretøjssikkerheds- og Køretøjsregistreringsdokumenter (RWEg), og er også et resultat af høringen af interessenter under evalueringen.

En bred vifte af interessenter blev hørt, herunder i) offentlige myndigheder med ansvar for trafiksikkerhed (herunder deres repræsentative sammenslutninger såsom EReg og CORTE), ii) brancheforeninger og virksomheder (herunder deres repræsentative sammenslutninger såsom CITA og EGEA, køretøjsfabrikanter og leverandører af køretøjskomponenter), iii) repræsentanter for brugergrupper, iv) forskningsorganisationer og NGO'er inden for trafiksikkerhed og v) offentligheden.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

En bred vifte af eksperter fra medlemsstaterne, branchen og andre interessentgrupper blev hørt under det forberedende arbejde om spørgsmål vedrørende teknisk kontrol, syn ved vejsiden og køretøjsregistre. Der blev afholdt tre særlige workshoper, hvor medlemmerne af Ekspertgruppen vedrørende Køretøjssikkerheds- og Køretøjsregistreringsdokumenter drøftede forslagets tekniske elementer. Kommissionen indgik kontrakt med to eksterne konsulenter om at gennemføre specifikke undersøgelser til støtte for evalueringen og konsekvensanalysen. Dette input blev suppleret med ad hoc-høringer af eksperter fra branchen og Kommissionens egne erfaringer med overvågning og gennemførelse af køretøjssikkerhedspakken.

- **Konsekvensanalyse**

Dette forslag ledsages af en konsekvensanalyserapport, som også omfatter ændringerne af direktiv 2014/45/EU og 2014/47/EU, hvoraf et udkast blev forelagt Udvalget for Forskriftskontrol den 20. november 2023. Udvalget for Forskriftskontrol afgav en positiv udtalelse med forbehold den 15. december 2023⁽¹⁸⁾. Konsekvensanalyserapporten blev tilpasset i overensstemmelse hermed for at imødekomme Udvalget for Forskriftskontrols bemærkninger. De analyserede løsningsmodeller sammenfattes nedenfor.

Fire løsningsmodeller (PO1a, PO1b, PO2 og PO3) blev udformet med henblik på at løse problemerne. Alle løsningsmodellerne tilpasser periodisk teknisk syn til elektriske køretøjer og omfatter nye kontrolelementer gennem elektronisk syn (ePTI) (herunder kontrol af sikkerheds- og emissionsrelevante systemers softwareintegritet). De omfatter også nye metoder til emissionskontrol vedrørende partikler og NO_x, som er nødvendige for tilpasning til nyere emissionskontrolteknologier og for at identificere køretøjer med høje emissioner, herunder køretøjer, der er blevet manipuleret. Alle løsningsmodellerne kræver en teknisk kontrol efter enhver væsentlig ændring, f.eks. en ændring af fremdriftssystemet eller emissionsklassen. Digitalisering af synsrapporten, sammenkobling af nationale køretøjsregistre og udvidelse af sættet af harmoniserede køretøjsoplysninger i disse registre er også påkrævet i alle løsningsmodellerne. Løsningsmodellerne kræver også, at medlemsstaterne registrerer kilometertal i nationale databaser og stiller disse registreringer til rådighed for andre medlemsstater, når et køretøj omregistreres.

Ud over de fælles foranstaltninger fokuserer løsningsmodel PO1a på en mere virkningsfuld anvendelse af køretøjsoplysninger (registrering og status), herunder udstedelse af registreringsattester i digitalt format. Løsningsmodel PO1b har fokus på mere effektive teknisk syn ved hjælp af fjerndetektionsteknologi, som hjælper med at identificere køretøjer med potentielt høje emissioner, idet disse enten kan: i) inspiceres ved en efterfølgende kontrol ved vejsiden umiddelbart efter at være blevet identificeret eller ii) opfordres til at kontakte en teknisk kontrolvirksomhed med henblik på emissionskontrol. Denne mulighed vil også: i) fjerne muligheden for at undtage motorcykler fra syn, ii) kræve årlig emissionsprøvning af

⁽¹⁸⁾ Ares(2023)8616336.

lette erhvervskøretøjer, iii) gøre kontrol af fastgørelsen af lasten obligatorisk og iv) indføre obligatorisk årligt teknisk syn for køretøjer, der er over ti år gamle. Løsningsmodel PO1b vil lette den frie bevægelighed for personer ved at kræve, at registreringsmedlemsstaten anerkender synsrapporter udstedt af en anden medlemsstat i en periode på op til seks måneder, forudsat at det næste syn gennemføres i registreringsmedlemsstaten.

Løsningsmodel PO2 kombinerer de fleste af de foranstaltninger, der foreslås i løsningsmodel PO1a og PO1b. Den omfatter en yderligere foranstaltning om datastyring, der har til formål at fastlægge procedurer og metoder for adgang til tekniske oplysninger om køretøjer (herunder køretøjsintegrerede data). Løsningsmodel PO2 indfører også syn ved vejsiden for lette erhvervskøretøjer og, ligesom løsningsmodel PO1b, obligatorisk årligt teknisk syn for køretøjer, der er over ti år gamle.

Løsningsmodel PO3 er den mest ambitiøse løsningsmodel, da den går endnu videre med harmoniseringen af anvendelsesområdet og metoderne for teknisk kontrol og den gensidige anerkendelse af synsrapporter. Ud over foranstaltningerne i PO2 gælder følgende for PO3: i) Den udvider anvendelsesområdet for periodisk teknisk syn yderligere til at omfatte alle motorcykler uden undtagelse og lette påhængskøretøjer, ii) den udvider syn ved vejsiden til at omfatte alle motorcykler og iii) den indfører krav om, at synsrapporter, der er udstedt i en anden medlemsstat, anerkendes af registreringsmedlemsstaten uden begrænsninger.

I konsekvensanalysen konkluderes det, at den foretrukne løsningsmodel er PO2. Denne løsningsmodel anses for at være effektiv med hensyn til at nå de tilsigtede politisk mål, medføre en høj virkningsfuldhed og store nettofordele og være internt sammenhængende og stå i et rimeligt forhold til initiativets formål. Den er også i overensstemmelse med de veletablerede nationale politikker på området.

Løsningsmodellerne forventes at **forbedre trafikssikkerheden** i EU gennem mere effektiv identifikation af køretøjer med betydelige og farlige fejl, hvilket bør mindske antallet af trafikulykker forårsaget af tekniske fejl. Som følge heraf bør antallet af dødsfald og kvæstelser (både alvorlige og lette) falde. Løsningsmodellerne omfatter også andre foranstaltninger, der bidrager til trafikssikkerheden, og som vedrører bedre gennemførelse og håndhævelse af lovgivningen om teknisk kontrol (såsom udveksling af data mellem medlemsstaternes myndigheder). Under den foretrukne løsningsmodel 2 anslås det, at ca. 7 000 menneskeliv vil blive reddet, og at ca. 65 000 alvorlige kvæstelser vil blive undgået mellem 2026 og 2050 sammenlignet med referencescenariet. Målt i penge anslås de eksterne omkostninger ved ulykker at falde med ca. 74,2 mia. EUR udtrykt i nutidsværdi i samme periode i forhold til basisscenariet. Alle løsningsmodellerne vil også **bidrage til bæredygtig mobilitet** ved at reducere luftforurenende emissioner og støjemissioner. Det vil føre til en reduktion af de eksterne omkostninger ved disse emissioner: Besparelserne i forbindelse med PO2 anslås til 83,4 mia. EUR.

Alle løsningsmodellerne vil **lette den frie bevægelighed for personer og varer i EU** ved at fjerne hindringer for omregistrering af køretøjer i en anden medlemsstat. Løsningsmodel PO1a, PO2 og PO3 forventes at være lige effektive, mens løsningsmodel PO1b forventes at være mindre effektiv på grund af manglende foranstaltninger vedrørende mobilregistreringsattester for køretøjer og yderligere data i køretøjsregistret.

Med hensyn til fjernelse af hindringer i forbindelse med teknisk kontrol forventes løsningsmodel PO3 at være den mest effektive, fordi den udvider anerkendelsen i hele EU af synsrapporter til at omfatte alle køretøjer, efterfulgt af løsningsmodel PO2 og PO1b (begrænset anerkendelse af synsrapporter i hele EU). Løsningsmodel PO1a forventes at være den mindst effektive.

Køretøjers sikkerhed er et centralt element i Safe System-tilgangen og et centralt princip i De Forenede Nationers Stockholmerklæring om trafiksikkerhed fra 2020⁽¹⁹⁾. Initiativet bidrager også til FN's verdensmål 3 for bæredygtig udvikling (sikre et sundt liv og fremme trivsel for alle aldersgrupper), herunder mål 3.6 (halvering af antallet af dødsfald og tilskadekomster som følge af trafikulykker) og 3.9 (væsentlig reduktion af antallet af dødsfald og sygdomstilfælde som følge af farlige kemikalier og luft-, vand- og jordforurening). Det er også i overensstemmelse med miljømålene i den europæiske grønne pagt og den europæiske klimaforordning⁽²⁰⁾.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Som led i programmet for målrettet og effektiv regulering (Refit)⁽²¹⁾ bidrager dette initiativ til at øge den eksisterende lovgivnings virkningsfuldhed ved at sammenkoble nationale databaser for at hjælpe med at dele og få adgang til køretøjsoplysninger i stedet for at forlade sig på mere besværlige procedurer. Initiativet forventes i betydelig grad at reducere svig i forbindelse med emissions- og sikkerhedsrelevante systemer samt manipulation af kilometertal i brugte køretøjer, navnlig i forbindelse med grænseoverskridende salg. Det vil føre til betydelige besparelser i de eksterne omkostninger samt undgåede omkostninger og skader for forbrugerne.

Initiativet omfatter princippet om "digital som standard"⁽²²⁾, da det fremmer den digitale omstilling, hvor det er muligt. Eksempelvis bør det obligatoriske elektroniske format for registreringsattester for køretøjer have en positiv indvirkning på den digitale omstilling i EU. I forbindelse med omregistreringsprocessen vil myndighederne og offentligheden spare tid og penge ved at bevæge sig væk fra at udveksle oplysninger og data via e-mail. I kraft af mobilregistreringsattesten vil myndighederne og offentligheden også spare tid og penge, idet det bliver nemmere og hurtigere at få adgang til og udveksle de relevante oplysninger.

"Én ind, én ud"-tilgangen kompenserer for enhver ny byrde for borgere og virksomheder som følge af Kommissionens forslag ved at fjerne en tilsvarende eksisterende byrde inden for samme politikområde. Erstatningen af direktiv 1999/37/EF forventes at medføre administrative omkostninger for synsvirksomheder og køretøjsfabrikanter som følge af datastyringsforanstaltningerne. Samlet set anslås de administrative engangsomkostninger vedrørende "én ind, én ud"-tilgangen i den foretrukne løsningsmodel til 218 mio. EUR i 2026 og de tilbagevendende administrative omkostninger til 26,4 mio. EUR om året.

- **Grundlæggende rettigheder**

Forslaget opretholder fuld respekt for menneskerettighederne og de grundlæggende rettigheder, og det vil ikke have nogen negativ indvirkning på de grundlæggende rettigheder, der er fastsat i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder⁽²³⁾. Reglerne om registreringsattester og oplysninger fra køretøjsregistre er også tilpasset EU's gældende databeskyttelseslovgivning.

⁽¹⁹⁾ <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>.

⁽²⁰⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁽²¹⁾ Kommissionens arbejdsprogram for 2023 – centrale dokumenter (europa.eu), bilag II: Refitinitiativer, overskrift A – En europæisk grøn pagt.

⁽²²⁾ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget – Det digitale kompas 2030: Europas kurs i det digitale årti (COM(2021) 118).

⁽²³⁾ https://commission.europa.eu/aid-development-cooperation-fundamental-rights/your-fundamental-rights-eu_da.

Forslaget indeholder foranstaltninger til bekæmpelse af svig med kilometertælleren, hvilket vil bidrage til at øge forbrugerbeskyttelsen (artikel 38). Gensidig anerkendelse af synsrapporter og digitalisering af registreringsprocessen (herunder attesterne) vil bidrage til den frie bevægelighed og opholdsretten (artikel 45). Foranstaltninger, der skal sikre, at ejere af ikkemanipulerede køretøjer ikke stilles ringere end ejere af manipulerede køretøjer, vil bidrage til at fremme lighed for loven (artikel 3).

Under høringerne gav nogle interessenter udtryk for bekymring over databeskyttelsesspørgsmålene i de fælles foranstaltninger for elektroniske synsrapporter og adgangen til dem. Set ud fra et trafiksikkerhedsmæssigt synspunkt har den automatiske adgang til attester og rapporter gennem et fælles system betydelige fordele, navnlig med hensyn til at lette grænseoverskridende kontrol og forbedre forbrugernes bekvemmelighed. Gennemførelsen af en digital synsrapport kræver imidlertid, at potentielle problemer med privatlivets fred undersøges nøje, og at der udarbejdes robuste foranstaltninger til beskyttelse af privatlivets fred.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Konsekvenserne for EU-budgettet vedrører hovedsagelig udvidelsen af funktionerne i IT-dataudvekslingssystemet (MOVE-HUB) i forbindelse med revisionen af køretøjsikkerhedspakken. Dette omfatter engangsomkostninger til tilpasning samt tilbagevendende opdaterings- og vedligeholdelsesomkostninger. Disse er nødvendige for at tilføje nye dataelementer til køretøjsregistre og give elektronisk adgang til visse data (herunder om synsrapporter, der er lagret i nationale databaser). De dermed forbundne omkostninger anslås til 0,2 mio. EUR i engangsomkostninger og 0,05 mio. EUR om året i tilbagevendende omkostninger.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Kommissionen vil overvåge gennemførelsen og effektiviteten af dette initiativ ved hjælp af en række foranstaltninger og et sæt nøgleindikatorer til måling af fremskridtene hen imod opfyldelsen af de operationelle mål. For at måle initiativets succes er der fastsat følgende operationelle mål: i) medlemsstaternes køretøjsregistre sammenkobles gennem et fælles knudepunkt, ii) køretøjsdokumenter digitaliseres og iii) antallet af defekte og manipulerede køretøjer på EU's veje reduceres. Dataene til vurdering af disse operationelle mål vil komme fra regelmæssig rapportering fra medlemsstaterne samt ad hoc-dataindsamling, herunder anvendelsen af dataudvekslingssystemer som f.eks. MOVE-HUB.

Fem år efter den reviderede lovgivnings ikrafttræden vil Kommissionen foretage en evaluering for at vurdere, i hvilket omfang initiativets mål er nået.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Forslaget til et nyt direktiv om registreringsdokumenter for køretøjer og registreringsdata om køretøjer i nationale køretøjsregistre er struktureret omkring de vigtigste politikmål, der omhandles i kapitel 1 i denne begrundelse, og som har til formål at forbedre trafiksikkerheden i EU, bidrage til bæredygtig mobilitet og lette den frie bevægelighed for personer og varer i EU. De vigtigste bestemmelser i direktivet er følgende:

I artikel 1 defineres direktivets genstand og anvendelsesområde ved at præcisere de områder, for hvilke der fastsættes fælles regler.

I artikel 2 indføres definitioner af visse nøglebegreber fra forslaget.

I artikel 3 indføres generelle regler for registreringsattester for køretøjer, navnlig ved at skelne mellem fysiske registreringsattester og mobilregistreringsattester.

Artikel 4 indeholder detaljerede krav til fysiske registreringsattester. Den indeholder bestemmelser om udstedelse af fysiske registreringsattester i form af chipkort. Artikel 4 indeholder også bestemmelser om en QR-kode på fysiske registreringsattester for at gøre det lettere og hurtigere at kontrollere oplysningerne deri.

I artikel 5 fastsættes detaljerede krav til indførelsen af mobilregistreringsattester for køretøjer, herunder bestemmelser vedrørende den europæiske digitale identitetstegnebog som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 910/2014⁽²⁴⁾. De tekniske specifikationer for mobilregistreringsattester er fastsat i bilag III.

I artikel 6 præciseres det, hvilke data der skal registreres (og ajourføres) i de nationale køretøjsregistre. Ud over et bestemt sæt data, der er anført i bilag I, specificeres i denne artikel yderligere data, der skal registreres i disse køretøjsregistre, herunder resultatet af obligatorisk periodisk teknisk kontrol, oplysninger om ændringer i ejerskabet af køretøjer og oplysninger om årsagerne til annullering af en køretøjsregistrering.

I henhold til artikel 7 må personoplysninger, der anvendes til verifikation af et køretøjs registreringsstatus, ikke opbevares af verifikatoren, medmindre det er tilladt i henhold til EU-retten eller national ret.

Artikel 8 regulerer elektronisk registrering af et køretøjs suspendering fra kørsel på vej i nationale registre, når det ikke har bestået et syn. Den indeholder også bestemmelser om: i) fornyet prøvning af sådanne køretøjer, ii) elektronisk registrering af ophøret af et køretøjs suspendering i nationale registre og iii) annullering af registreringen af et køretøj, der behandles som et udrangeret køretøj.

I henhold til artikel 9 kræves gensidig anerkendelse af fysiske registreringsattester og mobilregistreringsattester for køretøjer med henblik på at identificere et køretøj i international trafik eller omregistrere et køretøj i en anden medlemsstat.

I artikel 10 beskrives proceduren for omregistrering af køretøjer i en anden medlemsstat i tilfælde, hvor der er udstedt henholdsvis fysiske registreringsattester og mobilregistreringsattester for køretøjer. Ligeledes fastsættes procedurene for tilbagetrækning eller tilbagekaldelse af registreringsattesterne.

Artikel 11 indeholder krav om, at medlemsstaterne udpeger kontaktpunkter til udveksling af oplysninger med hinanden og med Kommissionen for at lette direktivets smidige funktion.

Artikel 12 og 13 indeholder standardbestemmelser, der giver Kommissionen mulighed for at vedtage delegerede retsakter med henblik på at ændre visse bestemmelser i bilagene i tilfælde af EU's udvidelse, ændringer af definitioner eller indholdet af typeattester i EU-typegodkendelseslovgivningen eller udvikling af teknisk, operationel eller videnskabelig art.

Ved artikel 14 nedsættes et udvalg, og der henvises til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af

⁽²⁴⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 910/2014 af 23. juli 2014 om elektronisk identifikation og tillidstjenester til brug for elektroniske transaktioner på det indre marked og om ophævelse af direktiv 1999/93/EF (EUT L 257 af 28.8.2014, s. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>).

gennemførelsesbeføjelser⁽²⁵⁾. Dette gør det muligt for Kommissionen at vedtage gennemførelsesretsakter, hvor det er nødvendigt.

I henhold til artikel 15 skal medlemsstaterne bistå hinanden med gennemførelsen af dette direktiv, navnlig ved at give adgang til relevante oplysninger fra køretøjsregistre, herunder oplysninger om teknisk kontrol og suspendering af køretøjer. For at lette denne udveksling af data skal medlemsstaterne sammenkoble deres registre med Kommissionens MOVE-HUB-system, så oplysningerne kan udveksles i realtid.

I henhold til artikel 16 skal medlemsstaterne sende visse data til Kommissionen hvert tredje år. Kommissionen vil derefter fremsende dataene til Europa-Parlamentet og Rådet.

Artikel 17 indeholder en bestemmelse om gennemførelsen.

Artikel 18 indeholder en standardbestemmelse, der fastsætter betingelserne for ophævelse af direktiv 1999/37/EF.

Artikel 19 indeholder en standardbestemmelse om direktivets ikrafttræden.

Artikel 20 indeholder en standardbestemmelse om, at direktivet er rettet til medlemsstaterne.

I bilag I fastsættes kravene til del I af registreringsattesten, herunder i papirudgave- og i form af chipkort. Her fastsættes de obligatoriske og valgfrie data, der skal medtages. Desuden fastsættes specifikationer for papirformatet, herunder papirstørrelse og sikkerhedselementer. For chipkort fastsættes i bilag I detaljerede tekniske krav (herunder sikkerhedselementer, datalagring og -beskyttelse, dataverifikation og lagringskapacitet) og en liste over de gældende ISO-standarder.

Bilag II indeholder de tilsvarende krav til del II af registreringsattesten, igen for fysisk form og chipkort.

I bilag III fastsættes specifikationerne for mobilregistreringsattester, herunder den relevante ISO-standard, og de krav, der skal gøre det muligt for borgerne at lagre og hente mobilattesten i deres europæiske digitale identitetstegnebog.

⁽²⁵⁾ EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**om registreringsdokumenter for køretøjer og oplysninger fra nationale køretøjsregistre og om ophævelse af Rådets direktiv 1999/37/EF**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Registrering af et køretøj giver administrativ tilladelse til, at køretøjet tages i brug i vejtrafikken.
- (2) Ved Rådets direktiv 1999/37/EF³ er der fastsat fælles standarder for medlemsstaternes registreringsdokumenter for køretøjer. Direktivet pålægger også medlemsstaterne at bistå hinanden med at gennemføre direktivet, og det fremgår, at dette kan ske ved elektronisk udveksling af køretøjsrelaterede oplysninger, men en sådan udveksling af oplysninger kræves faktisk ikke i henhold til direktivet, hvilket hindrer kommunikationen og informationsudvekslingen mellem medlemsstaterne.
- (3) For at lette kontrollen af registreringsattester for køretøjer er der behov for yderligere harmonisering af attesternes form og indhold.
- (4) En harmonisering af registreringsattesterne og deling af oplysningerne i køretøjsregistre vil også gøre det lettere at omregistrere køretøjer, der tidligere er blevet registreret i en anden medlemsstat, og dermed bidrage til, at det indre marked fungerer, som det skal.
- (5) For at tage hensyn til behovet for digitalisering og for at styrke Unionens konkurrenceevne og mindske de administrative byrder bør både fysiske registreringsattester og mobilregistreringsattester harmoniseres. Attesterne bør være fuldt ud ækvivalente og indeholde nøjagtig de samme oplysninger.
- (6) For at gøre det nemmere og hurtigere at kontrollere oplysninger på fysiske registreringsattester bør medlemsstaterne kunne påføre en QR-kode på attestene, også

¹ EUT C [...], [...], s. [...].

² EUT C [...], [...], s. [...].

³ [Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer \(EFT L 138 af 1.6.1999, s. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj\).](http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj)

på attester, der har form af et chipkort. Det bør også være muligt at udstede fysiske registreringsattester i form af chipkort med en mikrochip, forudsat at visse tekniske specifikationer overholdes.

- (7) Den digitale omstilling er en af Unionens prioriteter. Det er vigtigt at fjerne de resterende hindringer, herunder den administrative byrde, der er forbundet med omregistrering af køretøjer. Denne byrde kan hindre den frie bevægelighed for personer og deres ret til at bevæge sig frit inden for Unionen og til at tage bopæl i en anden medlemsstat end den, hvor deres køretøj i øjeblikket er registreret. Derfor bør der fra den [ikrafttrædelsesdatoen + 4 år] automatisk udstedes mobilregistreringsattester som standard, uden at det berører ansøgerens ret til også at anmode om en fysisk registreringsattest. For at sikre interoperabilitet mellem mobilregistreringsattester i hele Unionen bør der fastsættes tekniske specifikationer for sådanne attester. Det vil også gøre det muligt at sikre, at registreringsattester for køretøjer kan kontrolleres.
- (8) For at mindske omkostningerne for borgerne og virksomhederne bør mobilregistreringsattester udstedes gratis til europæiske digitale identitetstegnebøger, der er udstedt i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 910/2014⁴.
- (9) For at lette bevægelser på tværs af grænserne, navnlig med hensyn til omregistrering af køretøjer, bør medlemsstaterne elektronisk registrere alle krævede oplysninger om alle køretøjer, der er registreret på deres område, og holde disse oplysninger ajour til enhver tid. Oplysningerne vil hjælpe med at: forbedre nøjagtigheden af køretøjsregistrene, sikre bedre retshåndhævelse, bekæmpe svig med og tyveri af køretøjer, forbedre udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne og gøre det lettere at kontrollere status for køretøjer, der skal eksporteres.
- (10) Det bør sikres, at behandlingen af personoplysninger med henblik på gennemførelsen af dette direktiv er i overensstemmelse med Unionens databeskyttelsesramme. Navnlig bør personoplysninger, der anvendes til at kontrollere et køretøjs registreringsoplysninger, ikke opbevares af verifikatoren, medmindre en sådan lagring er tilladt i henhold til EU-retten eller national ret.
- (11) Teknisk kontrol indgår i en bredere ordning, som sikrer, at køretøjer holdes i en sikker og miljømæssigt acceptabel tilstand, så længe de benyttes. Ordningen for teknisk kontrol kræver, at et køretøjs tilladelse til brug i vejtrafikken suspenderes, hvis køretøjet udgør en risiko for færdselssikkerheden. For at mindske den administrative byrde som følge af en suspendering er det ikke nødvendigt at gå gennem en ny registreringsprocedure, når suspenderingen ophæves. For at sikre, at registrene er nøjagtige og ajourførte, bør suspenderingen, når et køretøjs tilladelse til brug på offentlig vej er blevet suspenderet efter en teknisk kontrol, også registreres elektronisk i registret, indtil køretøjet er godkendt ved en ny teknisk kontrol.
- (12) For at sikre, at køretøjsregistrene er nøjagtige og ajourførte, bør et køretøjs registrering, når køretøjet er blevet behandlet som et udrangeret køretøj i

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 910/2014 af 23. juli 2014 om elektronisk identifikation og tillidstjenester til brug for elektroniske transaktioner på det indre marked og om ophævelse af direktiv 1999/93/EF (EUT L 257 af 28.8.2014, s. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>).

overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF⁵, inddrages permanent, og oplysninger herom føjes til det elektroniske register.

- (13) Med henblik på identificering af et køretøj i vejtrafikken bør medlemsstaterne i en overgangsperiode kunne kræve, at føreren medbringer del I af den fysiske registreringsattest. Efterfølgende bør medlemsstaterne acceptere både fysiske registreringsattester og mobilregistreringsattester til dette formål.
- (14) Ved omregistrering af et køretøj, der tidligere er registreret i en anden medlemsstat, bør de kompetente myndigheder i en overgangsperiode kræve, at del I af den fysiske registreringsattest afleveres. For at lette den frie bevægelighed for personer og mindske den administrative byrde bør de kompetente myndigheder imidlertid også have mulighed for i denne periode at acceptere, at der fremlægges en mobilregistreringsattest, hvis en sådan er udstedt. Efter overgangsperioden bør de kompetente myndigheder ved omregistrering af et køretøj, der tidligere er registreret i en anden medlemsstat, acceptere både del I af den fysiske registreringsattest og fremlæggelse af en mobilregistreringsattest.
- (15) For at sikre, at køretøjsregistre er nøjagtige og ajourførte, bør de kompetente myndigheder ved omregistrering af et køretøj kontrollere med registreringsmedlemsstaten, i hvilken form registreringsattesten er udstedt. Hvis der er udstedt en fysisk registreringsattest, bør de kompetente myndigheder inddrage den eller de dele af attesten, der er afleveret, og uden unødigt ophold underrette myndighederne i den udstedende medlemsstat om inddragelsen. Hvis der fremlægges en mobilregistreringsattest, bør de kompetente myndigheder ligeledes uden unødigt ophold underrette myndighederne i den udstedende medlemsstat, og sidstnævnte bør omgående tilbagekalde attesten. Oplysninger om den tidligere attest bør opbevares i køretøjsregistret i 12 måneder.
- (16) For at den ordning, der indføres ved dette direktiv, kan fungere gnidningsløst, navnlig i grænseoverskridende sammenhæng, bør medlemsstaterne udpege et nationalt kontaktpunkt, der er ansvarligt for rettidigt at udveksle oplysninger med de øvrige medlemsstater og med Kommissionen.
- (17) For at holde bilagene ajour bør beføjelsen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF delegeres til Kommissionen for så vidt angår ændring af visse dele af bilag I, II og III i tilfælde af udvidelse af Unionen, for så vidt angår ikkeobligatoriske elementer i tilfælde af ændring af indholdet af typeattester i den relevante EU-typegodkendelseslovgivning eller for at tage hensyn til den tekniske, operationelle eller videnskabelige udvikling. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning⁶. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter bør Europa-Parlamentet og Rådet navnlig modtage alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter have systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.
- (18) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser for at præcisere:

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer (EFT L 269 af 21.10.2000, s. 34; ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2000/53/oj>).

⁶ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

interoperabilitetsfunktioner og sikkerhedsforanstaltninger for de QR-koder, der påføres fysiske registreringsattester; interoperabilitet, sikkerhed og afprøvning med hensyn til mobilregistreringsattester, herunder kontrolfunktioner og grænsefladen til nationale systemer; relevante data fra typeattesten i elektronisk format, jf. artikel 37 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858⁷; de nødvendige foranstaltninger for at gennemføre funktionerne i det elektroniske system MOVE-HUB; formatet for de oplysninger, som medlemsstaterne skal sende til Kommissionen via e-plattformen. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011⁸.

- (19) For at bekæmpe svig og ulovlig handel med stjålne køretøjer bør medlemsstaterne bistå hinanden med gennemførelsen af dette direktiv. Dette bør omfatte at give registreringsmyndighederne i andre medlemsstater adgang til relevante registreringsoplysninger og tekniske oplysninger, herunder suspenderinger.
- (20) For at lette udvekslingen af oplysninger bør medlemsstaterne sammenkoble deres køretøjsregistre og elektroniske systemer for synsrapporter med Kommissionens system MOVE-HUB, så de kompetente myndigheder kan konsultere en anden medlemsstats register i realtid.
- (21) For at sætte Kommissionen i stand til at analysere situationen i medlemsstaterne og foreslå initiativer på et solidt faktisk grundlag bør medlemsstaterne sende Kommissionen oplysninger vedrørende køretøjer, der er registreret på deres område, herunder antallet af udstedte fysiske registreringsattester og mobilregistreringsattester, antallet af omregistreringer af køretøjer, der tidligere er registreret i en anden medlemsstat, og antallet af suspenderede køretøjsregistreringer. Kommissionen bør aflægge rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om de indsamlede oplysninger.
- (22) Målene for dette direktiv, nemlig at gennemføre en harmoniseret EU-ramme for registrering af køretøjer, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne alene. Det skyldes, at nationale regler for registreringsdokumenter, registreringsoplysninger og samarbejde med andre medlemsstater vil føre til så forskelligartede krav, at det niveau for trafiksikkerhed og fri bevægelighed for personer, som der sigtes efter med de harmoniserede regler, ikke ville kunne opnås. Målene kan således bedre nås på EU-plan. Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (23) I henhold til den fælles politiske erklæring af 28. september 2011 fra medlemsstaterne og Kommissionen om forklarende dokumenter⁹ har medlemsstaterne forpligtet sig til i tilfælde, hvor det er berettiget, at lade meddelelsen af gennemførelsesforanstaltninger ledsage af et eller flere dokumenter, der forklarer forholdet mellem et direktivs bestanddele og de tilsvarende dele i de nationale gennemførelsesinstrumenter. I

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

⁹ EUT C 369 af 17.12.2011, s. 14.

forbindelse med dette direktiv finder lovgiver, at fremsendelse af sådanne dokumenter er berettiget.

(24) Direktiv 1999/37/EF bør ophæves –

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Kapitel I

Almindelige bestemmelser

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

1. Dette direktiv fastsætter fælles bestemmelser om følgende:
 - (a) registreringsdokumenter for køretøjer, der er udstedt af medlemsstaterne
 - (b) visse oplysninger, der skal registreres i nationale køretøjsregistre
 - (c) udveksling af disse data mellem medlemsstaterne.
2. Dette direktiv finder ikke anvendelse på dokumenter til midlertidig registrering af køretøjer, medmindre dokumenterne opfylder kravene i dette direktiv, i hvilket tilfælde de anerkendes gensidigt af medlemsstaterne i overensstemmelse med artikel [9](#).

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- (1) "køretøj": ethvert køretøj som defineret i [artikel 3, nr. 15\), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning \(EU\) 2018/858](#) eller [artikel 3, nr. 11\), i forordning \(EU\) nr. 167/2013](#)¹⁰ og ethvert køretøj som omhandlet i [artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning \(EU\) nr. 168/2013](#)¹¹
- (2) "registrering": en administrativ tilladelse til ibrugtagning af et køretøj, som omfatter identificering af køretøjet og tildeling af et løbenummer, kaldet registreringsnummeret
- (3) "registreringsattest": det dokument, der attesterer, at køretøjet er registreret i en medlemsstat, hvad enten det er i fysisk form, digital form eller begge dele
- (4) "fysisk registreringsattest": en registreringsattest i papirudgave eller i form af et chipkort
- (5) "mobilregistreringsattest": en registreringsattest i digital form
- (6) "indehaver af en registreringsattest": den juridiske eller fysiske person, i hvis navn køretøjet er registreret

¹⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 167/2013 af 5. februar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af landbrugs- og skovbrugstraktorer (EUT L 60 af 2.3.2013, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/167/oj>).

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler (EUT L 60 af 2.3.2013, s. 52, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj>).

- (7) "suspending": et begrænset tidsrum, hvor et køretøj ikke er godkendt af en medlemsstat til brug i vejtrafik, hvorefter det igen kan godkendes til anvendelse uden en ny registreringsprocedure, forudsat at årsagerne til suspendingen ikke længere er til stede.

Kapitel II

Registreringsattester

Artikel 3

Generelle krav til registreringsattester

1. Medlemsstaterne udsteder registreringsattester for køretøjer, der kræves registreret efter deres nationale lovgivning. Attesterne skal opfylde kravene i artikel [4](#) for så vidt angår fysiske registreringsattester og artikel [5](#) for så vidt angår mobilregistreringsattester.
2. Der må kun udstedes én registreringsattest for et køretøj, jf. dog stk. 4 og 5. En mobilregistreringsattest kan imidlertid vises på flere mobile enheder.
3. Indtil den [ikrafttrædelsen + 4 år] udsteder medlemsstaterne fysiske registreringsattester. De kan også udstede mobilregistreringsattester ud over de fysiske attester.
4. Med virkning fra den [ikrafttrædelsen + 4 år + 1 dag] udsteder medlemsstaterne kun mobilregistreringsattester. Efter anmodning fra ansøgeren udsteder medlemsstaterne dog også en fysisk registreringsattest.
5. Medlemsstaterne sikrer, at fysiske registreringsattester og mobilregistreringsattester, der udstedes for samme køretøj, udstedes til samme person og indeholder identiske oplysninger, jf. bilag I og II.
6. Medlemsstaterne meddeler uden unødigt ophold Kommissionen og medlemsstaterne hver ny udgave af fysiske registreringsattester for køretøjer og beskrivelser af det sæt af data, der er indeholdt i mobilregistreringsattester. Kommissionen offentliggør disse udgaver og beskrivelser af datasæt på en særlig website.

Artikel 4

Fysiske registreringsattester

1. Den fysiske registreringsattest består enten af en enkelt del, jf. bilag I, eller af to dele, jf. bilag I og II. Medlemsstaterne kan tillade, at passende tjenester, navnlig producenterne, som de bemyndiger hertil, udfylder de tekniske dele af registreringsattesten.
2. Hvis der udstedes en ny fysisk registreringsattest for et køretøj, der blev registreret inden gennemførelsen af [direktiv 1999/37/EF](#), kan medlemsstaterne nøjes med at anføre de oplysninger, der er til rådighed.
3. Oplysningerne i den fysiske registreringsattest, jf. bilag I og II, skal være angivet ved hjælp af de harmoniserede EU-koder, der er fastsat i disse bilag.
4. Medlemsstaterne kan beslutte at påtrykke en QR-kode på de fysiske registreringsattester i papirudgave, som de udsteder. QR-koden skal gøre det muligt at kontrollere ægtheden af de oplysninger, der er anført på den fysiske registreringsattest.

5. Fysiske registreringsattester, der udstedes i form af et chipkort, kan indeholde en mikrochip i overensstemmelse med kravene i bilag I og II. Hvis dette ikke er tilfældet, kan medlemsstaterne beslutte at påtrykke eller indskrive en QR-kode i det felt, der er afsat til dette formål, på de registreringsattester, som de udsteder.
6. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastsætter detaljerede bestemmelser om interoperabilitetselementerne for QR-koder, der er trykt på fysiske registreringsattester, og hvilke sikkerhedsforanstaltninger disse koder skal overholde. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 14, stk. 2.
7. Senest tre måneder efter vedtagelsen af en foranstaltning om at indføre en QR-kode på registreringsattesten eller enhver ændring af en sådan foranstaltning underretter medlemsstaterne Kommissionen herom.

Artikel 5

Mobilregistreringsattester

1. Mobile registreringsattester skal opfylde specifikationerne i bilag III.
2. Medlemsstaterne sikrer, at mobilregistreringsattester udstedes gratis som elektroniske attester af attributter til europæiske digitale identitetstegnebøger i overensstemmelse med [forordning \(EU\) nr. 910/2014](#). Tegnebøgerne skal give bemyndigede personer mulighed for som minimum at gøre følgende:
 - (a) at hente og lagre data for at kontrollere køretøjets godkendelse til at blive brugt i vejtrafikken
 - (b) at vise og overføre de data, der er omhandlet i litra a).
3. Medlemsstaterne forelægger Kommissionen en liste over betroede udstedere af mobilregistreringsattester for køretøjer. De holder denne liste ajour. Kommissionen gør listerne tilgængelige for offentligheden via en sikker kanal og i en elektronisk underskrevet eller forseglet form, der egner sig til automatiseret behandling.
4. Senest den [ikrafttrædelsen + 2 år] vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter, der fastsætter detaljerede bestemmelser om de tekniske specifikationer for mobilregistreringsattester, herunder kontrolfunktioner og grænsefladen til nationale systemer, og procedurerne for underretning af betroede udstedere af mobilregistreringsattester. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 14, stk. 2.

Kapitel III Generelle forpligtelser

Artikel 6

Oplysninger registreret i køretøjsregistre

1. Medlemsstaterne registrerer elektronisk alle de oplysninger, der er anført i bilag I, punkt 2, litra e), f) og g), i køretøjsregistre for alle køretøjer, der er registreret på deres område.

Derudover skal køretøjsregistrene omfatte:

- (a) relevante data fra typeattesten i elektronisk format, jf. [artikel 37 i forordning \(EU\) 2018/858](#)
- (b) resultater af obligatorisk periodisk teknisk kontrol i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets [direktiv 2014/45/EU](#)¹² og synsrapportens gyldighedsperiode, herunder resultatet af periodisk teknisk kontrol udført i, og gyldigheden af den rapport, der er udstedt af, en anden medlemsstat end registreringsmedlemsstaten i overensstemmelse med artikel 4, stk. 3 og 4, i [direktiv 2014/45/EU](#)
- (c) oplysninger om enhver væsentlig ændring af køretøjets sikkerheds- eller miljøsystemer og -komponenter
- (d) oplysninger om den tidligere indehaver og, hvis denne oplysning foreligger, den tidligere ejer af køretøjet
- (e) oplysninger om enhver ændring i ejerskabet af køretøjer, herunder køretøjer, der ikke er godkendt til brug i vejtrafik på grund af suspendering i overensstemmelse med artikel 8 eller på grund af midlertidig afregistrering af køretøjet
- (f) i hvilket land køretøjet blev registreret for første gang
- (g) oplysninger om årsagerne til inddragelse af en registrering af køretøjet, hvis det pågældende køretøj:
 - (i) er blevet behandlet som et udrangeret køretøj, og der er udstedt en skrotningsattest i overensstemmelse med artikel 5, stk. 3, i [direktiv 2000/53/EF](#)
 - ii) er blevet omregistreret i en anden medlemsstat, og dette er bekræftet af den nye registreringsmedlemsstat
 - iii) er blevet eksporteret til lande uden for Unionen, og der er forelagt tolldokumenter
 - iv) er blevet stjålet eller på anden måde ulovligt overtaget, som bekræftet af en politirapport udstedt til den sidste ejer af køretøjet
 - (v) er blevet registreret i strid med kravene for registrering af køretøjer i henhold til EU-retten eller national ret
 - vi) er blevet registreret under et forkert køretøjsidentifikationsnummer eller
 - vii) har været genstand for inddragelse af registreringen af andre grunde.

De i første og andet afsnit omhandlede oplysninger skal holdes ajour.

2. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter, der præciserer de relevante data, der er omhandlet i stk. 1, andet afsnit, litra a). Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 14, stk. 2.

Artikel 7

Kontrol af oplysninger fra køretøjsregistre

¹² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>).

Medlemsstaterne sikrer, at de personoplysninger, der er nødvendige for at kontrollere de oplysninger, der er anført på den fysiske registreringsattest eller i mobilregistreringsattesten, ikke opbevares af verifikatoren, medmindre lagring er tilladt i henhold til EU-retten eller national ret. De sikrer også, at den myndighed, der har udstedt registreringsattesten, ikke underrettes om kontrolproceduren for fysiske registreringsattester for køretøjer, og at den kun behandler de oplysninger, der modtages gennem underretning, for at besvare kontrolanmodninger for mobilregistreringsattester.

Artikel 8

1. Hvis en medlemsstats kompetente myndighed modtager underretning om, at tilladelsen til at bruge et bestemt køretøj i vejtrafikken er blevet suspenderet i forbindelse med en periodisk teknisk kontrol i overensstemmelse med [artikel 9 i direktiv 2014/45/EU](#), registreres suspenderingen elektronisk i køretøjsregistret.
2. Suspenderingen gælder, indtil køretøjet er godkendt ved en ny teknisk kontrol. Hvis køretøjet godkendes ved den tekniske kontrol, tillader den kompetente myndighed uden ophold, at køretøjet igen bruges i vejtrafikken, og suspenderingens ophør registreres elektronisk i køretøjsregistret. En ny registreringsprocedure er ikke nødvendig.
3. Medlemsstaterne kan vedtage foranstaltninger for at lette den fornyede kontrol af et køretøj, hvis godkendelse til brug i vejtrafikken har været suspenderet. Disse foranstaltninger kan omfatte tilladelse til kørsel på offentlig vej mellem et værksted og en synsvirksomhed med henblik på en teknisk kontrol.
4. Når en medlemsstats kompetente myndighed modtager underretning om, at et køretøj er blevet behandlet som et udrangeret køretøj i overensstemmelse med artikel 5 i [direktiv 2000/53/EF](#), inddrages køretøjets registrering permanent, og oplysninger herom tilføjes i køretøjsregistret.

Artikel 9

Gensidig anerkendelse

1. Medlemsstaterne anerkender fysiske registreringsattester, der er udstedt af de øvrige medlemsstater i overensstemmelse med artikel 4, med henblik på identificering af et køretøj, der færdes i international trafik, eller med henblik på omregistrering af køretøjet i en anden medlemsstat.
2. Medlemsstaterne anerkender mobilregistreringsattester, der er udstedt af de øvrige medlemsstater i overensstemmelse med artikel 5, med henblik på identificering af et køretøj, der færdes i international trafik, eller med henblik på omregistrering af køretøjet i en anden medlemsstat med virkning fra den [ikrafttrædelsen + 4 år + 1 dag].

Artikel 10

Identifikation og omregistrering af køretøjer

1. Indtil den [ikrafttrædelsesdatoen + 4 år] kan medlemsstaterne med henblik på identificering af et køretøj i vejtrafikken kræve, at føreren medbringer del I af den fysiske registreringsattest. Efter denne dato accepterer medlemsstaterne både fysiske registreringsattester og mobilregistreringsattester til dette formål.

2. Indtil den [ikrafttrædelsesdatoen + 4 år] kræver de kompetente myndigheder kun, at del I af den fysiske registreringsattest afleveres, når et køretøj, der tidligere er registreret i en anden medlemsstat, omregistreres. Indtil denne dato kan de også acceptere, at der fremlægges en mobilregistreringsattest, hvis en sådan er udstedt.
3. Fra den [ikrafttrædelsen + 4 år + 1 dag] accepterer medlemsstaterne med henblik på omregistrering af et køretøj, der tidligere er registreret i en anden medlemsstat, både del I af den fysiske registreringsattest og fremlæggelse af en mobilregistreringsattest. Den medlemsstat, der foretager omregistreringen, kontrollerer med registreringsmedlemsstaten, i hvilken form registreringsattesterne er udstedt.
4. Hvis der kun er udstedt en fysisk registreringsattest, inddrager de kompetente myndigheder i den medlemsstat, der foretager omregistreringen, den eller de dele af registreringsattesten, der er afleveret, og opbevarer de inddragne dele i 12 måneder. De skal uden unødigt ophold:
 - a) give myndighederne i den medlemsstat, der har udstedt attesten, underretning om inddragelsen
 - b) sende de pågældende dele til disse myndigheder, hvis de anmoder herom.
5. Hvis der kun er udstedt en mobilregistreringsattest, underretter de kompetente myndigheder i den medlemsstat, der foretager omregistreringen, uden unødigt ophold myndighederne i den medlemsstat, der har udstedt attesten. De kompetente myndigheder i denne medlemsstat tilbagekalder omgående den tidligere mobilregistreringsattest og opbevarer oplysningerne fra den tidligere registrering i køretøjsregistret i 12 måneder.
6. Hvis der er udstedt både en fysisk registreringsattest og en mobilregistreringsattest, følges trinnene i både stk. 4 og 5.

Artikel 11

Administrativt samarbejde mellem medlemsstaterne

1. Medlemsstaterne udpeger et nationalt kontaktpunkt, der er ansvarligt for at udveksle oplysninger om gennemførelsen af dette direktiv med de øvrige medlemsstater og Kommissionen. Medlemsstaterne sørger for, at deres respektive nationale kontaktpunkter samarbejder med hinanden, så alle nødvendige oplysninger udveksles rettidigt.
2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen navn og kontaktoplysninger på deres nationale kontaktpunkt senest den [gennemførelsesdatoen] og underretter den uden ophold om enhver ændring heraf. Kommissionen udarbejder en liste over alle de nationale kontaktpunkter og sender den til medlemsstaterne.

Kapitel IV

Gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter

Artikel 12

Delegerede retsakter

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel [13](#) med henblik på at ændre:

- (a) bilag I, punkt 2, litra d), nr. ii), og punkt 3, litra a), nr. i), punkt 2), samt bilag II, punkt 2, litra d), nr. ii), og punkt 3, litra a), nr. i), punkt 2), i tilfælde af udvidelse af Unionen
- (b) punkt 2, litra f), i bilag I og bilag II for så vidt angår ikkeobligatoriske elementer i tilfælde af ændring af indholdet eller definitionerne af typeattester i den relevante EU-typegodkendelseslovgivning samt for at tage hensyn til den tekniske, operationelle eller videnskabelige udvikling
- (c) tabel 2 og 3 i både bilag I og bilag II for at opføre de betegnelser ("tags"), der anvendes for de dataobjekter, som svarer til de obligatoriske og ikkeobligatoriske registreringsoplysninger
- (d) bilag III for at tage hensyn til den tekniske, operationelle eller videnskabelige udvikling.

Artikel 13

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel [12](#), tillægges Kommissionen i en periode på fem år fra den [*ikrafttrædelsesdatoen*]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder før udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.
3. Den i artikel [12](#) omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel [12](#), træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet eller Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 14

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i [forordning \(EU\) nr. 182/2011](#).

2. Når der henvises til dette stykke, finder [artikel 5 i forordning \(EU\) nr. 182/2011](#) anvendelse. Når udvalgets udtalelse indhentes efter en skriftlig procedure, afsluttes proceduren uden noget resultat, hvis formanden for udvalget træffer beslutning herom, eller et simpelt flertal af udvalgsmedlemmerne anmoder herom inden for tidsfristen for afgivelse af udtalelsen. Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke gennemførelsesretsakten, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i [forordning \(EU\) nr. 182/2011](#) finder anvendelse.

Kapitel V

Afsluttende bestemmelser

Artikel 15

Udveksling af oplysninger

1. Medlemsstaterne bistår hinanden med gennemførelsen af dette direktiv. De udveksler oplysninger om data fra køretøjsregistre, oplysninger om den seneste synsrapport, eventuelle rapporter fra syn ved vejsiden og køretøjets kilometertalshistorik som lagret i nationale databaser, navnlig for hver gang et køretøj registreres at kontrollere, om køretøjet opfylder formaliteterne efter omstændighederne i den medlemsstat, hvor det tidligere var registreret.

Medlemsstaterne giver registreringsmyndighederne i andre medlemsstater adgang til navnlig relevante registreringsoplysninger, jf. artikel [6](#), herunder oplysningerne i den seneste synsrapport udstedt i overensstemmelse med [direktiv 2014/45/EU](#), suspenderinger i henhold til artikel [8](#) og alle tilgængelige oplysninger om begrænsninger med betydning for omregistrering, som er lagret i nationale køretøjsregistre.
2. Medlemsstaterne sammenkobler deres nationale køretøjsregistre og elektroniske systemer for synsrapporter ved hjælp af det elektroniske system MOVE-HUB, som er udviklet af Kommissionen, på en sådan måde, at en kompetent myndighed i enhver medlemsstat er i stand til at konsultere det nationale køretøjsregister i enhver anden medlemsstat i realtid. Sammenkoblingen skal være operationel senest 1 år efter vedtagelsen af den gennemførelsesretsakt, som er omhandlet i stk. [4](#).
3. Adgangen til MOVE-HUB-nettet skal være sikret. Medlemsstaterne må kun tillade forbindelse for de myndigheder, der er kompetente til de formål, der er omhandlet i stk. 1.
4. Senest den *[ikrafttrædelsesdatoen + 2 år]* vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter, der fastsætter de nødvendige ordninger for gennemførelsen af funktionerne i det elektroniske system, der er omhandlet i stk. [2](#), og præciserer minimumskravene til formatet for og indholdet af den meddelelse, som medlemsstaterne skal anvende. Den anfører, hvilken myndighed der er ansvarlig for adgang til og videreanvendelse af data. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 14, stk. [2](#).

Artikel 16

Meddelelse af oplysninger til Kommissionen

1. Senest den 31. marts 2030 og senest den 31. marts hvert tredje år derefter fremsender medlemsstaterne ved hjælp af den onlineplatform til rapportering, der er omhandlet i

artikel 28 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1999¹³ ("e-platform"), Kommissionen oplysningerne vedrørende køretøjer, der er registreret på deres område, for hvert af de foregående tre kalenderår. Oplysningerne skal omfatte (pr. kalenderår):

- (a) antallet af fysiske registreringsattester, der er udstedt, pr. køretøjsklasse
- (b) antallet af mobilregistreringsattester, der er udstedt, pr. køretøjsklasse
- (c) antallet af omregistreringer af køretøjer, der tidligere er registreret i en anden medlemsstat, pr. køretøjsklasse
- (d) antallet af køretøjsregistreringer, der er suspenderet, pr. køretøjsklasse.

Den første rapport skal dække årene 2027, 2028 og 2029 særskilt.

Kommissionen aflægger rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om de indsamlede oplysninger.

2. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der præciserer, i hvilket format de oplysninger, der er omhandlet i stk. 1, skal sendes via e-platformen. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 14, stk. 2.

Artikel 17

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den [ikrafttrædelsesdatoen + 2 år]. De meddeler straks Kommissionen disse love og bestemmelser.
Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.
2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 18

Ophævelse

1. [Direktiv 1999/37/EF](#) ophæves med virkning fra den [ikrafttrædelsesdatoen + 2 år].
2. Henvisninger til [direktiv 1999/37/EF](#) gælder som henvisninger til nærværende direktiv og skal læses efter sammenligningstabellen i bilag IV.

Artikel 19

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

¹³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1999 af 11. december 2018 om forvaltning af energiunionen og klimaindsatsen, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 663/2009 og (EF) nr. 715/2009, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/22/EF, 98/70/EF, 2009/31/EF, 2009/73/EF, 2010/31/EU, 2012/27/EU og 2013/30/EU, Rådets direktiv 2009/119/EF og (EU) 2015/652 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 525/2013 (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 1).

Artikel 20

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne
[...]
Formand

På Rådets vegne
[...]
Formand

OVERSIGT OVER FINANSIELLE OG DIGITALE VIRKNINGER

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

Forslag til direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/47/EU af 3. april 2014 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF,

Forslag til direktiv om ophævelse og erstatning af Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer (direktivet om køretøjsregistre).

1.2. Berørt(e) politikområde(r)

Transport, trafiksikkerhed

1.3. Mål

1.3.1. Generelt/generelle mål

Det generelle mål med dette initiativ er yderligere at forbedre trafiksikkerheden i EU, bidrage til bæredygtig mobilitet og lette den frie bevægelighed for personer og varer i EU ved at frigøre det fulde potentiale i køretøjssikkerhedspakken.

1.3.2. Specifikt/specifikke mål

Specifikt mål nr.

Initiativets specifikke mål er:

at sikre konsekvens, objektivitet og kvalitet i den tekniske kontrol af nutidens og morgendagens køretøjer

i væsentlig grad at reducere uautoriseret manipulation og forbedre detektering af defekte køretøjer for at muliggøre detektering af defekte/manipulerede sikkerheds- og emissionskontrollsystemer (dvs. luftforurening og støjemission) samt svig med kilometertælleren

at forbedre elektronisk lagring og udveksling af relevante data for køretøjsidentifikation og -status.

1.3.3. Forventet/forventede resultat(er) og virkning(er)

Angiv, hvilke virkninger forslaget/initiativet forventes at få for modtagerne/målgrupperne.

Forslaget vil bidrage til at øge trafiksikkerheden i EU med en anslået virkning på 6 912 reddede liv og 64 885 undgåede alvorlige kvæstelser. Det vil også bidrage til bæredygtig mobilitet ved at reducere luftforurenende emissioner og støjemissioner, hvilket vil føre til besparelser i de eksterne omkostninger, som anslås til 83,4 mia. EUR. Det vil bidrage til at lette den frie bevægelighed for personer og varer i EU ved at fjerne hindringer for omregistrering af køretøjer i en anden medlemsstat og (begrænset) EU-dækkende anerkendelse af synsrapporter. Det forventes også at medføre betydelige fordele ved at indføre prøvningsmetoder til inspektion af elektriske køretøjer, forbedret emissionsprøvning (f.eks. NO_x og PN-måling) og

indførelse af prøvningsmetoder for ADAS og andre sikkerhedssystemer. Der forventes også fordele som følge af indførelsen af obligatorisk kontrol af fastgørelse af lasten og nye prøvningsmetoder, f.eks. plume-chasing og fjerndetektering til overvågning af forurenende emissioner og støjemissioner, samt datastyringsforanstaltningerne. Initiativet forventes at føre til forbedret detektering og dermed færre defekte og manipulerede køretøjer, også gennem en udvidelse af syn ved vejsiden til at omfatte lette erhvervskøretøjer. Det forventes at føre til en betydelig lavere forekomst af manipulation med kilometertællere som følge af en forpligtelse til at registrere kilometertæller aflæsninger og gøre registreringerne tilgængelige i tilfælde af omregistrering. Det bør også medføre fordele som følge af den obligatoriske elektroniske synsrapport, indførelsen af et digitalt registreringsdokument for køretøjer, adgang til synsrapporter i nationale databaser og udvidelsen af data, der skal medtages i de nationale køretøjsregistre. De samlede fordele anslås til 391,6 mia. EUR udtrykt i nutidsværdi i perioden 2026-2050 i forhold til basisscenariet.

1.3.4. Resultatindikatorer

Angiv indikatorerne til overvågning af fremskridt og resultater.

Med hensyn til trafiksikkerhedsmålet overvåger Kommissionen regelmæssigt centrale trafiksikkerhedsindikatorer, herunder udviklingen i antallet af trafikdræbte, alvorlige og lettere kvæstelser pr. medlemsstat og pr. køretøjsklasse, alder og visse køretøjsegenskaber. Det er usandsynligt, at detaljerede oplysninger om årsagerne til sammenstød, navnlig om køretøjsfejl, snart vil blive tilgængelige i stor skala. I fremtiden kan en analyse af hændelsesforløbskrivere i henhold til den generelle sikkerhedsforordning give et mere detaljeret indblik i årsagerne til en betydelig andel af ulykkerne. Indtil da bør de eksisterende rapporteringskrav ajourføres for bedre at imødekomme de nuværende overvågningsbehov.

Med hensyn til reduktion af luft- og støjforurening overvåger EEA løbende udviklingen i luft- og støjforureningen. En del af den reduktion, der forventes i de kommende år, vil være forbundet med dette initiativ gennem bedre vedligeholdelse af køretøjer og mindre manipulation med emissionskontrollsystemer. Fremskridt hen imod målet om at bidrage til bæredygtig mobilitet kan måles gennem udviklingen af resultater af periodisk teknisk syn og syn ved vejsiden samt fra fjerndetekteringsdata.

Med hensyn til målet om at lette den frie bevægelighed vil indikatorerne for succes være antallet af medlemsstater, der anerkender periodisk teknisk syn, der gennemføres i udlandet.

For at måle initiativets succes er der fastsat følgende operationelle mål: 1) anvende de senest tilgængelige sikkerheds- og emissionsprøvningsmetoder, 2) sammenkoble medlemsstaternes køretøjsregistre og kilometertællerdatabaser gennem et fælles knudepunkt, 3) digitalisere køretøjsdokumenter og 4) reducere antallet af defekte og manipulerede køretøjer på vejene i EU.

Kommissionens tjenestegrene vil overvåge gennemførelsen og effektiviteten af dette initiativ ved hjælp af en række foranstaltninger og et sæt nøgleindikatorer, der vil måle fremskridtene hen imod opfyldelsen af de operationelle mål. Fem år inde i anvendelsen af den reviderede lovgivning bør Kommissionens tjenestegrene foretage en evaluering for at kontrollere, i hvilket omfang initiativets mål er nået.

1.4. Forslaget/initiativet vedrører

- ☐ en ny foranstaltning
- ☐ en ny foranstaltning som opfølgning på et pilotprojekt/en forberedende foranstaltning⁽¹⁾
- ☒ en forlængelse af en eksisterende foranstaltning
- ☐ en sammenlægning eller en omlægning af en eller flere foranstaltninger til en anden/en ny foranstaltning

1.5. Begrundelse for forslaget/initiativet

1.5.1. Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt, herunder en detaljeret tidsplan for iværksættelsen af initiativet

De nationale offentlige myndigheder skal oprette en database til registrering af kilometertællerhistorikken for de køretøjer, der er registreret på deres område, sammenkoble eksisterende nationale køretøjsregistre via meddelelsesplatformen MOVE-HUB, tilføje nye dataelementer til disse registre og indføre telemåling, hvilket kræver indkøb og installation af nyt vejsideudstyr samt et overvågningssystem.

Synsvirksomhederne skal opdatere prøvningskravene og indføre nye krav, hvilket vil kræve yderligere investeringer i udstyr, prøvningskapacitet og uddannelse af inspektører. Det forventes imidlertid, at synsvirksomhederne kan få dækket i det mindste en del af de ekstra omkostninger gennem de yderligere forretningsmuligheder (øget antal prøvninger) og i nogle tilfælde (afhængigt af medlemsstaten) gennem noget forhøjede gebyrer for periodiske teknisk syn.

Køretøjsværksteder, motorkøretøjsforhandlere og andre værksteder skal opdatere deres kontorsoftware, så de kan overføre deres data til den centrale nationale database på grund af kravet om at oprette et system til registrering af kilometertal fra biler og varevogne.

Bilfabrikanterne skal tilpasse deres systemer til en forvaltningsramme for at give synsvirksomheder og kompetente myndigheder adgang til de køretøjsintegrerede data, der er nødvendige for at udføre periodisk teknisk syn og syn ved vejsiden, og foretage justeringer af deres IT-systemer for at sikre adgang til de relevante data samt vedligeholdelsesomkostningerne.

Nogle køretøjsejere vil også blive udsat for yderligere periodisk teknisk syn og/eller syn ved vejsiden. På grund af nye prøvningskrav vedrørende sikkerhed, luftforurenende emissioner og støj kan nogle køretøjsejere være nødt til at reparere deres køretøjer for at sikre, at de kan bestå synet og forblive i brug.

1.5.2. Merværdien af et EU-tiltag (f.eks. som følge af koordineringsfordele, retssikkerhed, større effekt eller komplementaritet). Ved "merværdien af et EU-tiltag" forstås her merværdien af en indsats på EU-plan i forhold til den værdi, som medlemsstaterne ville have skabt enkeltvis

Begrundelse for EU-tiltag (ex ante) og forventet merværdi af EU-tiltag (ex post)

Selv om den teknologiske udvikling sandsynligvis vil forbedre køretøjssikkerheden yderligere, vil indførelsen af nye teknologier i EU's vognpark tage en del tid, og nogle af de nye funktioner kan også medføre nye risici. Selv om manipulation kan

⁽¹⁾ Jf. finansforordningens artikel 58, stk. 2, litra a) hhv. b).

vanskeliggøres af tekniske løsninger, er det ligeledes usandsynligt, at den vil forsvinde, hvis køretøjsprøvningen ikke gør det muligt at opdage ulovlige ændringer, navnlig af motorstyringssoftwaren, f.eks. ved at sikre bedre adgang til køretøjsintegrerede data. Hvis der ikke gribes ind på EU-plan, vil problemet sandsynligvis vare ved. Medlemsstaterne kan træffe ensidige foranstaltninger. Disse foranstaltninger kan imidlertid ikke erstatte den koordinerende og harmoniserende virkning af de tre direktiver med risiko for mulige forvridninger af det indre marked og for kun delvist at løse problemet.

Problemet med utilstrækkelig kontrol med luftforurenende emissioner fra køretøjer vil vare ved, så længe der er køretøjer med forbrændingsmotorer på vejene. Selv om antallet af køretøjer, der genererer udstødningsemissioner, vil falde med strengere emissionsstandards og gradvis elektrificering, vil de stadig cirkulere i EU i årtier fra nu af. Uden ajourføring på EU-plan af de nuværende emissionsprøvningskrav vil medlemsstaterne dog måske ikke indføre de mest effektive og virkningsfulde prøvningsmetoder, der allerede er tilgængelige. Selv om flere medlemsstater måske vil begynde at eksperimentere med støjkontrol ved vejsiden, er det usandsynligt, at problemet med støjende køretøjer vil blive reduceret betydeligt uden en mere systematisk og koordineret tilgang.

Uden indgriben på EU-plan kan visse medlemsstater træffe unilaterale eller bilaterale foranstaltninger såsom systematisk registrering (og eventuelt udveksling) af kilometertælleraflæsninger eller indgå aftaler om anerkendelse af hinandens synsrapporter. Det systemiske problem med utilstrækkelig og ikke tilstrækkeligt virkningsfuld udveksling af køretøjsoplysninger i forbindelse med teknisk kontrol vil dog fortsat være til hinder for en effektiv gennemførelse og håndhævelse af de eksisterende regler.

Da vejtransport og bilindustrien er internationale sektorer, er det meget mere virkningsfuldt og effektivt at løse problemerne på EU-plan end på medlemsstatsplan. Selv om national praksis historisk set er forskellig, er et vist minimumsniveau af harmonisering inden for køretøjsprøvning og fælles aftalte løsninger til udveksling af køretøjsoplysninger mellem medlemsstaterne mere effektivt end flere ukoordinerede nationale løsninger. Med fælles regler for prøvning af moderne køretøjsteknologier (elektriske køretøjer, ADAS og det nyeste emissionsbegrænsende udstyr) vil medlemsstaterne opnå stordriftsfordele, og fabrikanten af prøvningsudstyr kan operere på et mere homogent marked. Det indre markeds funktion ville også blive forbedret, hvis køretøjerne blev underkastet lige prøvninger under lige forhold, og transportvirksomhederne havde lige omkostninger. Koordinering af betingelserne for adgang til og udveksling af køretøjsoplysninger på EU-plan vil ikke blot være mere virkningsfuld end bilaterale aftaler og forhandlinger med individuelle fabrikanten, men vil også skabe lige vilkår mellem medlemsstaterne og sætte dem kollektivt i en stærkere position i forhold til bilindustrien.

1.5.3. Erfaringer fra tidligere foranstaltninger af lignende art

Der er indført forskellige foranstaltninger på EU-plan siden 1977, da medlemsstaterne var begyndt at udvikle deres egne nationale bestemmelser om teknisk kontrol med køretøjer, hvilket førte til manglende harmonisering. Køretøjssikkerhedspakken af 2014 byggede på kravene i de tidligere direktiver vedrørende teknisk kontrol, syn ved vejsiden og regler om registreringsdokumenter for køretøjer. For at opfylde målet om at øge sikkerheden for køretøjer på vejene blev EU's minimumsstandards for periodisk teknisk syn styrket, og der blev indført

obligatoriske standarder sammen med indførelsen af tilfældige syn ved vejsiden. Dette blev anset for at være afgørende for at undgå at reducere effektiviteten af håndhævelsen af teknisk kontrol. For at opfylde målet om at de data, som er nødvendige for at foretage teknisk kontrol, skal stilles til rådighed, tilskynder synsdirektivet også til samarbejde og udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne, herunder fortegnelser over teknisk kontrol.

Køretøjssikkerhedspakken er blevet mindre relevant i de senere år på grund af den voksende kløft mellem de eksisterende krav til køretøjers trafiksikkerhed og de nye systemer, der er installeret i moderne køretøjer. Med hensyn til avancerede førerstøttesystemer (ADAS), intelligente transportsystemer (ITS), menneske-maskine-grænseflader (HMI) og elektroniske sikkerhedsfunktioner synes de tre direktiver ikke at udgøre en tilstrækkelig omfattende ramme. Køretøjssikkerhedspakken omfatter aktuelt ikke specifikke prøvningsprotokoller for at sikre overholdelse og vedligeholdelse af elektriske køretøjer og hybridkøretøjer, herunder softwareopdateringer, på en sikker og virkningsfuld måde.

For så vidt angår køretøjssikkerhedspakkens mål om at bidrage til emissionsreduktion fra vejtransport er nogle af de prøvninger, der anvendes ved periodisk teknisk syn, ikke længere tilstrækkeligt følsomme til at detektere emissionsfejl i køretøjer med forbrændingsmotor. Moderne køretøjsmotorer og udstødningssystemer har kritiske kriterier for detektering, der ikke er omfattet af de aktuelt foreskrevne prøvningsmetoder, og den nuværende køretøjssikkerhedspakkes bidrag til at reducere antallet af køretøjer i brug med høje emissioner er blevet mindre relevant. Derudover er der i øjeblikket ingen EU-bestemmelser om teknisk kontrol af køretøjer for emissionsmanipulation/-fejl eller manipulation/fejl vedrørende dieselpartikelfiltre.

Med hensyn til forbedring af udvekslingen af oplysninger om prøvningsresultater mellem medlemsstaterne har den nuværende ramme for udveksling af oplysninger ikke været effektiv. Selv om lovgivningen nævner elektronisk dataudveksling mellem medlemsstaternes myndigheder som en mulighed, er det ikke alle lande, der gør brug af denne mulighed. Selv om harmoniseringen af registreringsdokumenterne for køretøjer gjorde det lettere for borgerne at registrere køretøjer fra andre medlemsstater og EØS, er der plads til forbedring af digitaliseringsprocessen for at gøre den endnu lettere.

1.5.4. Forenelighed med den flerårige finansielle ramme og mulige synergivirkninger med andre relevante instrumenter

Forslaget er i overensstemmelse med de mål og prioriteter, der er fastsat i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet fra 2020 og EU's grønne pagt, ved at sikre, at køretøjer på vejene opretholder et passende niveau af sikkerhed og miljøpræstation over tid. Det er i overensstemmelse med målene i EU's trafiksikkerhedspolitiske ramme, og det forventes også at yde et væsentligt bidrag til EU's politikmål for ren luft, herunder målene i direktiverne om luftkvalitet og direktivet om nationale forpligtelser til reduktion af emissioner ved bedre at identificere og reducere forekomsten af kraftige forurenere, der tegner sig for en meget stor andel af de samlede emissioner fra vejtransport. Forslaget vil lette onlineadgangen til køretøjsrelaterede oplysninger, relevante administrative procedurer og bistands- og problemløsningstjenester, hvilket er i overensstemmelse med forordningen om den fælles digitale portal. Udveksling af oplysninger vedrørende teknisk kontrol og registreringsdata vil blive tilpasset de relevante regler om databeskyttelse (GDPR).

Forslaget er også i overensstemmelse med de sikkerheds- og miljøkrav, der er fastsat i typegodkendelsesforordningerne, herunder forordningen om generel sikkerhed. Det omfatter foranstaltninger, der sikrer, at minimumsstandarderne opretholdes af ejerne i hele køretøjets levetid. Forslaget sikrer overensstemmelse mellem prøvninger ved periodisk teknisk syn og syn ved vejsiden og typegodkendelsesprocessen, herunder i forbindelse med anvendelsen af elektronisk syn. Forslaget er også i overensstemmelse med kravene i lovgivningen om udrangerede køretøjer ved at give andre EU-medlemsstaters registreringsmyndigheder elektronisk adgang til data og tilføje nye data, herunder data om elektriske køretøjer, til køretøjsregistret. Forslaget anses derfor for at være i overensstemmelse med relevante EU-strategier og retlige instrumenter, og det bidrager til EU's politiske prioriteter.

1.5.5. Vurdering af de forskellige finansieringsmuligheder, der er til rådighed, herunder muligheden for omfordeling

Engangsomkostningerne i 2027 og Kommissionens løbende tilpasningsomkostninger vedrører hovedsagelig opgraderingen af det IT-system, der fungerer som en fælles grænseflade til støtte for interaktion mellem statslige myndigheder/organisationer, navnlig i forbindelse med udveksling af køretøjsrelaterede oplysninger. Informationsfunktionen vil bygge på den eksisterende platform (MOVE-HUB), der er udviklet og drives af Kommissionen med henblik på udveksling af forskellige vejtransportrelaterede oplysninger mellem medlemsstaterne. Opgraderingen af dette system vil give den bedste udnyttelse af den nuværende organisation og investerede ressourcer indtil nu.

Den fulde gennemførelse af den reviderede køretøjssikkerhedspakke vil også kræve yderligere menneskelige ressourcer i størrelsesordenen ét årsværk om året fra 2027 og fremefter i forbindelse med arbejdet med at gennemføre lovgivningen, herunder støtte til medlemsstaterne til at etablere den nødvendige tekniske og digitale ramme.

1.6. Varigheden af forslaget/initiativet og af dets finansielle virkninger

☒ **Begrænset varighed**

☐ gældende fra [DD/MM]ÅÅÅÅ til [DD/MM]ÅÅÅÅ

☐ finansielle virkninger fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ for forpligtelsesbevillinger og fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ for betalingsbevillinger.

☐ **Ubegrænset varighed**

iværksættelse med en indkøringsperiode fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ

derefter gennemførelse i fuldt omfang.

1.7. Planlagt(e) budgetgennemførelsesmetode(r)⁽²⁾

☒ **Direkte forvaltning** ved Kommissionen

☒ i dens tjenestegrene, herunder ved dens personale i EU's delegationer

☐ i forvaltningsorganerne

☐ **Delt forvaltning** i samarbejde med medlemsstaterne

⁽²⁾ Forklaringer vedrørende budgetgennemførelsesmetoder og henvisninger til finansforordningen findes på webstedet BUDGpedia: <https://myintracom.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

- ☐ **Indirekte forvaltning** ved at overdrage budgetgennemførelsesopgaver til:
 - ☐ tredjelande eller organer, som tredjelande har udpeget
 - ☐ internationale organisationer og deres agenturer (angives nærmere)
 - ☐ Den Europæiske Investeringsbank og Den Europæiske Investeringsfond
 - ☐ de organer, der er omhandlet i finansforordningens artikel 70 og 71
 - ☐ offentligretlige organer
 - ☐ privatretlige organer, der har fået overdraget offentlige tjenesteydelsesopgaver, i det omfang de har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier
 - ☐ privatretlige organer, undergivet lovgivningen i en medlemsstat, som har fået overdraget gennemførelsen af et offentlig-privat partnerskab, og som har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier
 - ☐ organer eller personer, der har fået overdraget gennemførelsen af specifikke aktioner i den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik i henhold til afsnit V i traktaten om Den Europæiske Union, og som er anført i den relevante basisretsakt
 - ☐ organer, der er etableret i en medlemsstat og undergivet lovgivningen i en medlemsstat eller EU-lovgivningen, og som i overensstemmelse med sektorspecifikke regler kan få overdraget gennemførelsen af EU-midler eller budgetgarantier, i det omfang de kontrolleres af offentligretlige organer eller af privatretlige organer, der har fået overdraget offentlige tjenesteydelsesopgaver, og har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier i form af kontrolorganernes solidariske hæftelse eller ækvivalente finansielle garantier, som for hver foranstaltning kan begrænses til EU-støttens maksimale beløb.

Bemærkninger

Gennemførelsen af forslaget kræver, at et eksisterende IT-system ajourføres og vedligeholdes. Dette system bør forbinde eksisterende netværk af nationale IT-systemer og interoperable adgangspunkter under den enkelte medlemsstats ansvar og forvaltning for at sikre en sikker og pålidelig udveksling af køretøjsrelaterede oplysninger. Kommissionen vil definere passende IT-løsninger i gennemførelsesretsakter, herunder design/arkitektur og tekniske specifikationer for en grænsefladeplatform til sammenkobling af nationale systemer med henblik på udveksling af oplysninger. Kommissionens tilpasningsomkostninger forventes at bestå af to hovedomkostningselementer (beregnet i nettonutidsværdi) som følger: – engangsomkostninger til tilpasning i 2027 som følge af den nødvendige tekniske opdatering af IT-plattformen og afprøvningen af udvekslingen af køretøjsrelaterede oplysninger mellem medlemsstaterne anslået til 200 000 EUR; – løbende tilpasningsomkostninger (vedligeholdelse af og støtte til den særlige platform) anslået til ca. 50 000 EUR om året til interaktiv udveksling af oplysninger mellem medlemsstaternes myndigheder. Arbejdet med gennemførelsen af køretøjssikkerhedspakken, herunder efterfølgende støtte til medlemsstaterne til oprettelse af den nødvendige tekniske og digitale ramme, kræver en forøgelse af de

menneskelige ressourcer i størrelsesordenen ét årsværk om året fra 2027 og fremefter i en periode på mindst tre år.

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

2.1. Bestemmelser om overvågning og rapportering

De opgaver, der udføres direkte af GD MOVE, vil følge den årlige planlægnings- og overvågningscyklus, som gennemføres i Kommissionen og forvaltningsorganerne, herunder med rapportering af resultaterne via den årlige aktivitetsrapport, der udarbejdes af GD MOVE. Med hensyn til periodisk teknisk syn skal medlemsstaterne i henhold til artikel 20a i direktivet om periodisk teknisk syn underrette Kommissionen via onlinerapporteringsplatformen⁽³⁾ ("e-plattformen") om de indsamlede data vedrørende hvert af de foregående tre kalenderår og vedrørende de køretøjer, der er synet på deres område. Disse data skal (pr. kalenderår) angive:

antallet af synsvirkomheder pr. medlemsstat, det samlede antal synede køretøjer, antallet af synede køretøjer pr. kategori, de områder, der er kontrolleret, og de forhold, der ikke er godkendt, i overensstemmelse med punkt 3 i bilag I, hvis køretøjer, der er registreret i en anden medlemsstat, er blevet synet, antallet, kategorien og prøvningsresultatet for disse køretøjer.

Med hensyn til syn ved vejsiden skal medlemsstaterne i henhold til artikel 20 i direktivet om syn ved vejsiden via onlineindberetningsplatformen ("e-plattformen" som ovenfor) meddele Kommissionen de indsamlede data vedrørende hvert af de foregående tre kalenderår og vedrørende de køretøjer, der er synet på deres område. Disse data skal (pr. kalenderår) angive:

antallet af synsvirkomheder pr. medlemsstat, det samlede antal synede køretøjer, registreringsland for hvert synet køretøj, i tilfælde af mere detaljerede syn, de områder, der er kontrolleret, og de forhold, der ikke er godkendt, i overensstemmelse med bilag IV, punkt 10, resultaterne af de fjerndetektionsmålinger, der er foretaget i overensstemmelse med artikel 4a.

Med hensyn til registreringsdokumenter for køretøjer skal medlemsstaterne i henhold til artikel 16 i direktivet om køretøjsregistre via onlineindberetningsplatformen meddele Kommissionen de indsamlede data vedrørende hvert af de foregående tre kalenderår og vedrørende de køretøjer, der er registreret på deres område. Disse data skal (pr. kalenderår) angive:

antallet af udstedte fysiske registreringsattester pr. køretøjsklasse, antallet af udstedte mobilregistreringsattester pr. køretøjsklasse, antallet af omregistreringer af køretøjer, der tidligere er registreret i en anden medlemsstat, pr. køretøjsklasse, antallet af suspenderede registreringer af køretøjer pr. køretøjsklasse og en liste over dataelementer, der er registreret i nationale registre.

Medlemsstaternes nye rapporteringsperiode forlænges fra de nuværende to år til tre år for at bidrage til at mindske den administrative byrde for de nationale myndigheder. Formålet med e-plattformen er at lette den automatiske indsamling af data ved hjælp af specifikke rapporteringsfunktioner.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1999 af 11. december 2018 om forvaltning af energiunionen og klimaindsatsen, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 663/2009 og (EF) nr. 715/2009, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/22/EF, 98/70/EF, 2009/31/EF, 2009/73/EF, 2010/31/EU, 2012/27/EU og 2013/30/EU, Rådets direktiv 2009/119/EF og (EU) 2015/652 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 525/2013 (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 1).

2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem(er)

2.2.1. Begrundelse for den/de foreslåede budgetgennemførelsesmetode(r), finansieringsmekanisme(r), betalingsvilkår og kontrolstrategi

Det kontor i GD MOVE, der er ansvarligt for det politiske område, vil stå for gennemførelsen af direktivet.

Udgifterne vil blive afholdt ved direkte forvaltning under fuld anvendelse af finansforordningens bestemmelser. Kontrolstrategien for udbud og tilskud i GD MOVE omfatter specifik forudgående retlig, operationel og finansiel kontrol af procedurerne (herunder for så vidt angår udbud en gennemgang foretaget af Det Rådgivende Udvalg for Indkøb og Kontrakter) samt af underskrivelsen af kontrakter og aftaler. Desuden er udgifter til varer og tjenesteydelser genstand for forudgående kontrol og, hvis det er nødvendigt, efterfølgende og finansiel kontrol.

2.2.2. Oplysninger om de konstaterede risici og det/de interne kontrolsystem(er), der etableres for at afbøde dem

Med hensyn til gennemførelsen af opgaverne i forbindelse med oprettelsen af mekanismen er de konstaterede risici forbundet med anvendelsen af udbudsprocedurer: forsinkelser, datatilgængelighed, rettidige oplysninger til markedet osv. Disse risici er omfattet af finansforordningen og afbødes af det sæt interne kontroller, som GD MOVE anvender i forbindelse med indkøb af denne værdi.

2.2.3. Vurdering af og begrundelse for kontrolforanstaltningernes omkostningseffektivitet (forholdet mellem kontrolomkostningerne og værdien af de forvaltede midler) samt vurdering af den forventede risiko for fejl (ved betaling og ved afslutning)

Den anmodede budgetforhøjelse finder anvendelse på ajourføringen og vedligeholdelsen af det nye IT-system. Hvad angår kontrolaktiviteterne i forbindelse med de IT-systemer, der udvikles eller forvaltes af det direktorat, der er ansvarligt for forslaget, overvåger IT-styringsudvalget regelmæssigt direktoratets databaser og de fremskridt, der gøres, under hensyntagen til forenklingen og omkostningseffektiviteten af Kommissionens IT-ressourcer.

GD MOVE redegør i sin årlige aktivitetsrapport for omkostningerne ved kontrol af sine aktiviteter Risikoprofilen og omkostningerne ved kontrol i forbindelse med indkøbsaktiviteter er i overensstemmelse med kravene.

2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

Kommissionens regelmæssige forebyggelses- og beskyttelsesforanstaltninger finder anvendelse, herunder:

Udbetalinger til tjenester forhåndskontrolleres af Kommissionens tjenestegrene under hensyntagen til eventuelle kontraktlige forpligtelser, økonomiske principper og god finansiel og forvaltningsmæssig praksis. Alle aftaler og kontrakter mellem Kommissionen og modtagere af udbetalinger vil indeholde bestemmelser om forholdsregler mod svig (tilsyn, rapporteringskrav m.v.).

I forbindelse med bekæmpelsen af svig, korruption og andre retsstridige handlinger finder bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 883/2013 af 25. maj 1999 om undersøgelser, der foretages af Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF), ubegrænset anvendelse.

GD MOVE vedtog også en revideret strategi for bekæmpelse af svig i 2020. Strategien bygger på Kommissionens strategi for bekæmpelse af svig og en specifik risikovurdering, der foretages internt for at fastslå, hvilke områder der er mest sårbare over for svig, kortlægge de allerede indførte kontrolforanstaltninger og fastslå, hvilke foranstaltninger der er nødvendige for at forbedre kapaciteten i GD MOVE med hensyn til at forebygge, afsløre og rette op på svig. De kontraktbestemmelser, der gælder for offentlige udbud, sikrer, at audit og kontrol på stedet kan foretages af Kommissionen, herunder OLAF, under anvendelse af de standardbestemmelser, som OLAF anbefaler.

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

3.1. Berørt(e) udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme og udgiftspost(er) på budgettet

Eksisterende budgetposter

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne

Udgifts- område i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Nummer	OB/IOB ⁽⁴⁾	fra EFTA- lande ⁽⁵⁾	fra kandidatlande og potentielle kandidatlande ⁽⁶⁾	fra andre tredjelande	andre formåls- bestemte indtægter
01	02.20.04.01	OB	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

Nye budgetposter, som der anmodes om

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne

Udgifts- område i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Nummer	OB/IOB	fra EFTA- lande	fra kandidatlande og potentielle kandidatlande	fra andre tredjelande	andre formåls- bestemte indtægter
	[XX.YY.YY	OB/IOB	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ

⁽⁴⁾ OB = opdelte bevillinger/IOB = ikke-opdelte bevillinger.

⁽⁵⁾ EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning.

⁽⁶⁾ Kandidatlande og, hvis det er relevant, potentielle kandidater på Vestbalkan.

	.YY]					
--	------	--	--	--	--	--

3.2. Forslagets anslåede finansielle virkninger for bevillingerne

3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for aktionsbevillingerne

☐ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af aktionsbevillinger

☒ Forslaget/initiativet medfører anvendelse af aktionsbevillinger som anført herunder:

3.2.1.1. Bevillinger fra vedtaget budget

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme			Nummer 01			Det indre marked, innovation og det digitale område	
GD: MOVE			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027 ⁽⁷⁾	I ALT FFR 2021-2027
Aktionsbevillinger							
Budgetpost 02 20 04 01	Forpligtelser	(1a)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
	Betalinger	(2a)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
Budgetpost	Forpligtelser	(1b)					0,000
	Betalinger	(2b)					0,000
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer ⁽⁸⁾							

⁽⁷⁾ År 2027 er det år, hvor gennemførelsen af forslaget/initiativet begynder. For de efterfølgende år anslås de løbende tilpasningsomkostninger til 0,05 mio. EUR uden at foregribe den næste FFR.

Budgetpost		(3)					0,000
Bevillinger I ALT til GD MOVE	Forpligtelser	=1a+1b +3	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
	Betalinger	=2a+2b +3	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	I ALT FFR 2021- 2027
Aktions- bevillinger I ALT (alle aktionsrelat erede udgiftsomr åder)	Forpligtelser	(4)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
	Betalinger	(5)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT (alle aktionsrelaterede udgiftsområder)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Bevillinger	Forpligtelser	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250

⁽⁸⁾ Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til støtte for gennemførelsen af EU's programmer og/eller foranstaltninger (tidligere BA-poster), indirekte forskning og direkte forskning.

I ALT under udgiftsområde 1-6 i den flerårige finansielle ramme (referenceb løb)	Betalinger	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme		7	"Administrationsudgifter" ⁽⁹⁾				
GD: MOVE			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	I ALT FFR 2021-2027
Menneskelige ressourcer			0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
Andre administrationsudgifter			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
I ALT GD MOVE	Bevillinger		0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme		(Forpligtelser i alt = betalinger i alt)	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188

⁽⁹⁾ De nødvendige bevillinger bør fastsættes på grundlag af de årlige gennemsnitlige omkostninger, der er tilgængelige på det relevante BUDGpedia-websted.

i mio. EUR (tre decimaler)

		År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	I ALT FFR 2021-2027
Bevillinger I ALT under UDGIFTS-OMRÅDE 1-7	Forpligtelser	0,000	0,000	0,000	0,438	0,438
i den flerårige finansielle ramme	Betalinger	0,000	0,000	0,000	0,438	0,438

3.2.2. Anslåede resultater finansieret med aktionsbevillinger (skal ikke udfyldes for decentrale agenturer)

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

An giv : målsætninger og RESULT			År 2024		År 2025		År 2026		År 2027		Indtast så mange år som nødvendigt for at vise virkningens varighed (se afsnit 1.6)						I ALT	
	RESULTATER																	
	Ty pe ⁽¹⁰⁾	Ge nn em sni t	An tal	O mk ost nin ger	An tal	O mk ost nin ger	An tal	O mk ost nin ger	An tal	O mk ost nin ger	An tal	O mk ost nin ger	An tal	O mk ost nin ger	An tal	O mk ost nin ger	I alt An tal	I alt O mk ost

⁽¹⁰⁾ Resultater er de varer og tjenesteydelser, der skal leveres (f.eks.: antal finansierede studenterudvekslinger, antal km bygget vej osv.).

AT ER ↓		O mk ost nin ger																nin ger
SPECIFIKT MÅL NR. 1⁽¹¹⁾ [...]																		
- Re sul tat																		
- Re sul tat																		
- Re sul tat																		
Subtotal for specifikt mål nr. 1																		
SPECIFIKT MÅL NR. 2																		

⁽¹¹⁾ Som beskrevet i punkt 1.4.2. "Specifikt/specifikke mål".

- Re sul tat																		
Subtotal for specifikt mål nr. 2																		
I ALT																		

3.2.3. Sammenfatning af de anslåede virkninger for administrationsbevillingerne

- ☐ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af administrationsbevillinger
- ☒ Forslaget/initiativet medfører anvendelse af administrationsbevillinger som anført herunder:

3.2.3.1. Bevillinger fra vedtaget budget

VEDTAGNE BEVILLINGE R	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	I ALT FFR 2021-2027
UDGIFTSOMRÅDE 7					
Menneskelige ressourcer	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
Andre administrations udgifter	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal UDGIFTSOM	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188

RÅDE 7					
Uden for UDGIFTSOMRÅDE 7					
Menneskelige ressourcer	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Andre administrations udgifter	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal uden for UDGIFTSOM RÅDE 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
I ALT	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188

Bevillingerne til menneskelige ressourcer og andre administrationsudgifter vil blive dækket ved hjælp af de bevillinger, som generaldirektoratet allerede har afsat til forvaltning af foranstaltningen, og/eller ved intern omfordeling i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som det ansvarlige generaldirektorat tildeles i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure og under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

3.2.4. Anslået behov for menneskelige ressourcer

- ☐ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af menneskelige ressourcer
- ☒ Forslaget/initiativet medfører anvendelse af menneskelige ressourcer som anført herunder:

3.2.4.1. Finansieret over vedtaget budget

Overslag angives i årsværk⁽¹²⁾

VEDTAGNE BEVILLINGER	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027⁽¹³⁾
Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)				
20 01 02 01 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer)	0	0	0	1
20 01 02 03 (i EU-delegationerne)	0	0	0	0
01 01 01 01 (indirekte forskning)	0	0	0	0
01 01 01 11 (direkte forskning)	0	0	0	0
Andre budgetposter (angiv nærmere)	0	0	0	0
Eksternt personale (i årsværk)				
20 02 01 (KA og UNE under den samlede bevillingsramme)	0	0	0	0
20 02 03 (KA, LA, UNE og JMD i EU-delegationerne)	0	0	0	0

⁽¹²⁾ Angiv nedenfor, hvor mange årsværk inden for det angivne antal der allerede er afsat til forvaltning af foranstaltningen og/eller kan omfordeles inden for dit generaldirektorat, og hvilke nettobehov du har.

⁽¹³⁾ Den tekniske og digitale ramme kræver yderligere menneskelige ressourcer på ét årsværk om året fra 2027 og fremefter. For de efterfølgende år foregriber dette ikke den næste FFR.

Admin. supportlinje [XX.01.YY.Y Y]	- i hovedsædet	0	0	0	0
	- i EU- delegationerne	0	0	0	0
01 01 01 02 (KA og UNE – indirekte forskning)		0	0	0	0
01 01 01 12 (KA og UNE – direkte forskning)		0	0	0	0
Andre budgetposter (angiv nærmere) – Udgiftsområde 7		0	0	0	0
Andre budgetposter (angiv nærmere) – Uden for udgiftsområde 7		0	0	0	0
I ALT⁽¹⁴⁾		0	0	0	1

3.2.5. Oversigt over de anslåede virkninger for de digitale teknologirelaterede investeringer

Obligatoriske: det bedste skøn over de investeringer i digital teknologi, som forslaget/initiativet medfører, bør medtages i nedenstående tabel.

Når det er nødvendigt for gennemførelsen af forslaget/initiativet, bør bevillingerne under udgiftsområde 7 undtagelsesvis opføres under den pågældende budgetpost.

Bevillingerne under udgiftsområde 1-6 bør afspejles som "Policy-IT-udgifter til operationelle programmer". Disse udgifter vedrører det driftsbudget, der skal anvendes til at genbruge/købe/udvikle IT-platformer/værktøjer, der er direkte knyttet til gennemførelsen af

⁽¹⁴⁾ I betragtning af den generelle vanskelige situation under udgiftsområde 7 med hensyn til både personale og bevillinger vil personalebehovet blive dækket ved hjælp af personale fra generaldirektoratet, som allerede er afsat til forvaltningen af foranstaltningen, og/eller som er blevet omfordelt i generaldirektoratet eller andre af Kommissionens tjenestegrene.

initiativet og de dertil knyttede investeringer (f.eks. licenser, undersøgelser, datalagring osv.). Oplysningerne i denne tabel skal være i overensstemmelse med oplysningerne i afsnit 4 "Digitale dimensioner".

Digitale bevillinger og IT-bevillinger I ALT	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	I ALT FFR 2021-2027
UDGIFTSOMRÅDE 7					
IT-udgifter (organisationen /institutionen)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal UDGIFTSOM RÅDE 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Uden for UDGIFTSOMRÅDE 7					
Policy-IT- udgifter til operationelle programmer	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
Subtotal uden for UDGIFTSOM RÅDE 7	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
I ALT	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250

3.2.6. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme

Forslaget/initiativet:

- ☒ kan finansieres fuldt ud gennem omfordeling inden for det relevante udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme (FFR)
- ☐ kræver anvendelse af den uudnyttede margen under det relevante udgiftsområde i FFR og/eller anvendelse af særlige instrumenter som fastlagt i FFR-forordningen
- ☐ kræver en revision af FFR

3.2.7. Bidrag fra tredjemand

Forslaget/initiativet:

- ☒ indeholder ikke bestemmelser om samfinansiering med tredjemand
- ☐ indeholder bestemmelser om samfinansiering med tredjemand, jf. følgende overslag:

Bevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	I alt
Angiv det organ, der deltager i samfinansieringen					
Samfinansierede bevillinger I ALT					

3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

- ☒ Forslaget/initiativet har ingen finansielle virkninger for indtægterne
- ☐ Forslaget/initiativet har følgende finansielle virkninger:
- ☐ for egne indtægter
 - ☐ for andre indtægter
 - ☐ Angiv, om indtægterne er formålsbestemte

i mio. EUR (tre decimaler)

Indtægtspost	Bevillinger til	Forslagets/initiativets virkninger ⁽¹⁵⁾
--------------	-----------------	--

⁽¹⁵⁾ Med hensyn til EU's traditionelle egne indtægter (told og sukkerafgifter) opgives beløbene netto, dvs. bruttobeløb, hvorfra der er trukket opkrævningsomkostninger på 20 %.

på budgettet:	rådighed i indeværende regnskabsår	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027
Artikel					

For formålsbestemte indtægter angives det, hvilke af budgettets udgiftsposter der berøres.

[...]

Andre bemærkninger (f.eks. om, hvilken metode der er benyttet til at beregne virkningerne for indtægterne).

[...]

4. Digitale dimensioner

4.1. Krav 1 (K1): Krav om synsrapport i elektronisk format

- (a) Direktiv 2014/45/EU (om periodisk teknisk syn), artikel 8, stk. 2
- (b) Selv om det nuværende direktiv om periodisk teknisk syn giver mulighed for at anvende elektronisk genererede synsrapporter, kræver det, at en bekræftet udskrift udleveres til den person, der fremstiller køretøjet til periodisk teknisk syn. Foranstaltningen vil begrænse kravet til kun at udstede et elektronisk dokument, mens der kun udleveres en udskrift, hvis den person, der fremstiller køretøjet, anmoder herom.
- (c) Udvekslingen af data vedrørende periodisk teknisk syn under K1 vil gøre det muligt for de håndhævende myndigheder at kontrollere status for ethvert køretøj, der er registreret i EU, i tilfælde af syn ved vejsiden eller med henblik på omregistrering, uden at køretøjets ejer skal fremlægge en trykt attest.
- (d) Berørte interessenter: Medlemsstater, ejere af køretøjer.
- (e) Forvaltning af eksisterende nationale køretøjsregistre og databaser om periodisk teknisk syn.

Krav 2 (K2): Give registreringsmyndighederne i andre EU-medlemsstater elektronisk adgang til relevante data, herunder om synsrapporter, der er lagret i nationale databaser, ved hjælp af en fælles grænseflade

- (a) Revideret direktiv 1999/37/EF (registreringsdokumenter for motorkøretøjer), artikel 15, og direktiv 2014/45/EU (periodisk teknisk syn), artikel 16, og direktiv 2014/45/EU (periodisk teknisk syn), artikel 18a, direktiv 2014/47/EU (syn ved vejsiden).
- (b) Denne foranstaltning vil kræve, at medlemsstaterne giver adgang til andre medlemsstater, der anmoder om registreringsoplysninger eller synsrelaterede køretøjsoplysninger, og kilometertalshistorik for de køretøjer, der er registreret på deres område.
- (c) Berørte interessenter: Medlemsstaterne og Kommissionen.
- (d) For at lette dataudvekslingen vil foranstaltningen kræve, at medlemsstaterne forbinder deres nationale databaser (køretøjsregistre og relaterede synsdatabaser, alt efter hvad der er relevant) med den eksisterende MOVE-HUB-platform, der er udviklet og drives af Kommissionen med henblik på udveksling af forskellige vejtransportrelaterede oplysninger mellem medlemsstaterne.

Krav 3 (K3): Indføre udstedelse af registreringsattester i digitalt format for gradvist at erstatte de nuværende papirdokumenter (og chipkortdokumenter)

- (a) Revideret direktiv 1999/37/EF (registreringsdokumenter for motorkøretøjer), artikel 2, 3 og 5, bilag III
- (b) Foranstaltningen vil indføre et krav om som standard at udstede nye registreringsattester i digitalt format. De tekniske detaljer i den digitale registreringsattester/mobilregistreringsattesten vil blive defineret i en gennemførelsesretsakt og henvise til de relevante ISO-standarder, som det er tilfældet med det digitale kørekort. I lighed med mobilkørekortet vil den digitale registreringsattest være baseret på eIDAS-initiativet.

- (c) Berørte interessenter: Medlemsstater, ejere af køretøjer.
- (d) Foranstaltningen finder anvendelse på alle køretøjsklasser, der skal registreres i medlemsstaterne. Med henblik på identifikation af køretøjer i vejtrafik og omregistrering skal medlemsstaterne anerkende den digitale version af registreringsattesten. Som de fysiske dokumenter vil den digitale registreringsattest for køretøjer blive anvendt til at bekræfte registreringen af køretøjet, kontrollere visse tekniske data om det (den digitale version kan lagre flere data end papirversionen) og gøre det muligt for myndighederne at kontrollere den.

Krav 4 (K4): Tilføje nye data til køretøjsregistret – obligatorisk minimumssæt (herunder bl.a.: første registreringsland, registreringsstatus, synsstatus, ændringer som følge af ombygning)

- (a) Revideret direktiv 1999/37/EF (direktiv om registreringsdokumenter for motorkøretøjer), artikel 6, bilag I og II
- (b) Det vil indeholde bestemmelser om et minimumssæt af obligatoriske oplysninger, som medlemsstaterne skal registrere. Nye dataelementer kan bl.a. omfatte: a. Land, hvor køretøjet blev registreret første gang; b. Køretøjets status (f.eks. afmeldt, midlertidigt afmeldt, suspenderet, eksporteret, udrangeret, ødelagt); c. Synsstatus (bestået med ingen eller mindre fejl, begrænset gyldighed med større fejl, ikke bestået – kritiske fejl) og gyldigheden af synsrapporten (herunder udløbsdato) samt batteriets status (for elektriske køretøjer): batteriidentifikationsnummer, oplysninger om, hvorvidt batteriet er blevet repareret eller udskiftet; d. Ændringer i dokumentation eller ombygning – enhver vigtig køretøjsrenovering, der skal godkendes og registreres; e. For et køretøj, der er permanent afmeldt, oplysninger om årsagerne til afmeldingen.
- (c) Berørte interessenter: Medlemsstater, ejere af køretøjer.
- (d) Forvaltning af eksisterende nationale køretøjsregistre og databaser om periodisk teknisk syn.

Krav 5 (K5): Registrering af kilometertal i nationale databaser

- (a) Artikel 4a i direktiv 2014/45/EU (direktiv om periodisk teknisk kontrol).
- (b) I henhold til foranstaltningen skal tjenesteydere, der udfører reparations- eller vedligeholdelsesarbejde på et køretøj, registrere kilometertællers stand i en dedikeret national database eller i det nationale køretøjsregister. Køretøjsfabrikanterne skal også indsende regelmæssige kilometertal fra deres opkoblede køretøjer. Ifølge artiklen skal medlemsstaterne også dele kilometertællerhistorikken med inspektører, indehaveren af registreringsattesten og de kompetente myndigheder i medlemsstaterne (jf. K2).
- (c) Berørte interessenter: Medlemsstater, køretøjsreparatører, værksteder, køretøjsfabrikanter, køretøjsejere og potentielle købere.

Krav 6 (K6): Medlemsstaternes meddelelse af oplysninger til Kommissionen

- (a) Artikel 20a i direktiv 2014/45/EU (periodisk teknisk syn), artikel 16 i det reviderede direktiv 1999/37/EF (registreringsdokumenter for motorkøretøjer), artikel 20 i direktiv 2014/47/EU (syn ved vejsiden).

- (b) Tilsvarende, men mere enkelt og mindre hyppigt end det nuværende rapporteringskrav i henhold til direktivet om syn ved vejsiden, skal medlemsstaterne meddele et minimumssæt af oplysninger vedrørende periodisk teknisk syn, syn ved vejsiden og omregistreringer af køretøjer hvert tredje år. Medlemsstaterne vil anvende en fælles rapporteringsplatform i stedet for at sende e-mails med vedhæftede Excel-filer. Rapporteringsformatet vil blive fastlagt i en gennemførelsesretsakt, der skal vedtages af Kommissionen.
- (c) Berørte interessenter: Medlemsstaterne.

4.2. **Data**

Der vil ikke blive indsamlet data på Kommissionsniveau, bortset fra kumulative data fra medlemsstaternes rapportering (se K6 ovenfor og punkt 2.1 i denne erklæring om overvågning og rapportering for yderligere oplysninger). Disse data vedrører antallet af køretøjer, der kontrolleres ved periodisk teknisk syn og syn ved vejsiden, deres registreringsland samt antallet og typerne af mangler.

Alle andre relevante krav (K1, K2, K3, K4, K5 se ovenfor) er i overensstemmelse med forordningen om den fælles digitale portal ved at lette onlineadgang til køretøjsrelaterede oplysninger, relevante administrative procedurer samt bistands- og problemløsningstjenester.

De bidrager også til målene i EU's datastrategi for udvikling af europæiske dataområder for offentlige forvaltninger, der kan støtte håndhævelsen af lovgivning, herunder trafiksikkerheds- og miljølovgivning.

Udveksling af oplysninger vedrørende teknisk kontrol og registreringsdata skal være i overensstemmelse med de relevante regler om databeskyttelse (GDPR).

Engangsprincippet er blevet fulgt, og muligheden for at genbruge eksisterende data er blevet undersøgt.

4.3. **Digitale løsninger**

For at lette dataudvekslingen fremgår det af K2, at medlemsstaterne forbinder deres nationale databaser (køretøjsregistre og relaterede synsdatabaser, alt efter hvad der er relevant) med den eksisterende MOVE-HUB-platform, der er udviklet og drives af Kommissionen med henblik på udveksling af forskellige vejtransportrelaterede oplysninger mellem medlemsstaterne. Der vil ikke være behov for at udvikle yderligere software til indsamling af meddelelsesstatistik. MOVE-HUB kan også anvendes til at formidle kilometertællerhistorikken for køretøjer registreret efter K5 på tidspunktet for omregistrering af et køretøj i en anden medlemsstat.

Andre krav (K1, K3, K4) kræver ikke en central løsning og vil være baseret på de eksisterende nationale digitale løsninger. K5 vil kræve enten oprettelse af nationale databaser (svarende til det belgiske Car-Pass-system) eller anvendelse af det nationale køretøjsregister til registrering af kilometertal.

Alle de foreslåede krav (K1, K2, K3, K4, K5, K6) er i overensstemmelse med digitale politikker (den fælles digitale portal, dataforordningen) samt kravene i EU's ramme for cybersikkerhed. Der er ikke planlagt anvendelse af AI-teknologier i forbindelse med de anførte krav.

K6 vil basere sig på den onlineplatform, som Kommissionen har oprettet ("e-platform"⁽¹⁶⁾) for at lette kommunikationen mellem Kommissionen og medlemsstaterne.

Med hensyn til både periodisk teknisk syn og syn ved vejsiden skal medlemsstaterne via onlinerapporteringsplatformen ("e-plattformen") fremsende data til Kommissionen vedrørende hvert af de foregående tre kalenderår og vedrørende de køretøjer, der er kontrolleret på deres område.

Medlemsstaterne skal rapportere hvert tredje år, og e-plattformen har til formål at lette den automatiske indsamling af data ved hjælp af specifikke rapporteringsfunktioner.

4.4. Vurdering af interoperabilitet

K2 vil kræve, at medlemsstaterne giver andre medlemsstater adgang, når de anmoder om registrering eller synsrelaterede køretøjsoplysninger for køretøjer, der er registreret på deres område. For at lette dataudvekslingen fremgår det af K2, at medlemsstaterne forbinder deres nationale databaser (køretøjsregistre og relaterede synsdatabaser, alt efter hvad der er relevant) med den eksisterende MOVE-HUB-platform, der er udviklet og drives af Kommissionen med henblik på udveksling af forskellige vejtransportrelaterede oplysninger mellem medlemsstaterne.

Med hensyn til interoperabilitet vil K1, K2, K3, K4 og K5 sandsynligvis medføre følgende:

1. En positiv indvirkning på den retlige grænseoverskridende interoperabilitet, fordi de udgør en sammenhængende retlig ramme for anvendelse af og adgang til de nævnte attester og dokumenter på tværs af grænserne.
2. En positiv indvirkning på semantisk grænseoverskridende interoperabilitet, fordi de udgør en klar ramme for præcisering af et fælles format og en fælles betydning af de udvekslede data.
3. En positiv indvirkning på teknisk grænseoverskridende interoperabilitet, fordi meddelelsens struktur vil gøre den egnet til brug på tværs af grænser. Dette forstærkes yderligere, hvis medlemsstaterne beslutter at anvende MOVE-HUB-løsningen, som allerede stilles til rådighed af Kommissionen, og som anvendes af medlemsstaterne til udveksling af meddelelser. Hvis medlemsstaterne beslutter at udvikle deres egne systemer, skal de sikre, at de ikke udgør hindringer for interoperabiliteten.
4. En positiv indvirkning på organisatorisk interoperabilitet, fordi det kræver, at medlemsstaterne tilpasser deres processer for at gøre det muligt at anvende og få adgang til de nævnte attester og dokumenter på tværs af grænserne.

4.5. Foranstaltninger til støtte for digital gennemførelse

For at lette en gnidningsløs gennemførelse af de krav af digital relevans, der er omhandlet i afsnit 4.1, skal der vedtages gennemførelsesretsakter/delegerede retsakter med henblik på følgende:

⁽¹⁶⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1999 af 11. december 2018 om forvaltning af energiunionen og klimaindsatsen, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 663/2009 og (EF) nr. 715/2009, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/22/EF, 98/70/EF, 2009/31/EF, 2009/73/EF, 2010/31/EU, 2012/27/EU og 2013/30/EU, Rådets direktiv 2009/119/EF og (EU) 2015/652 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 525/2013 (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 1).

- (a) Der skal angives et minimum af tekniske data, der er nødvendige for at gennemføre periodiske tekniske syn, og som skal stilles gratis og uden forsinkelse til rådighed for de kompetente myndigheder, som derefter skal sikre, at de synsvirksomheder, som de har godkendt, har den nødvendige adgang til dem. Der bør fastsættes yderligere tekniske krav i en gennemførelsesretsakt om ændring af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/621
- (b) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af den digitale registreringsattest for køretøjer bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at præcisere de interoperabilitetsfunktioner og sikkerhedsforanstaltninger, der finder anvendelse på de QR-koder, der indføres på registreringsattester for køretøjer
- (c) For at løse grænseoverskridende problemer bør medlemsstaterne bistå hinanden med gennemførelsen af dette direktiv. Med henblik herpå er der behov for regler om udveksling af oplysninger og køretøjsoplysninger for at kontrollere et køretøjs retlige og tekniske status og kilometertællerhistorik.
- (d) MOVE-HUB's funktioner bør udvides yderligere for at muliggøre den nødvendige udveksling af oplysninger og/eller køretøjsoplysninger med henblik på dette direktiv, navnlig for at præcisere formatet og indholdet af de oplysninger/data, der skal udveksles. Medlemsstaterne bør forbinde deres køretøjsregistre og elektroniske systemer, der indeholder oplysninger om synsrapporter og kilometertællerhistorik, med MOVE-HUB-systemet.
- (e) For at sikre ensartede betingelser for medlemsstaternes gennemførelse af rapporteringskravene, bør de rapportere om gennemførelsen af dette direktiv hvert tredje år.