



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 24.4.2025
COM(2025) 180 final

2025/0097 (COD)

Køretøjssikkerhedspakke

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om ændring af direktiv 2014/45/EU om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer
og påhængskøretøjer dertil og direktiv 2014/47/EU om syn ved vejsiden af
erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område**

(EØS-relevant tekst)

{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 forslaget om revision af to direktiver:

- (1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil¹
- (2) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/47/EU om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område².

Vejtransport spiller en afgørende rolle med hensyn til at forbinde virksomheder og forbrugere i hele EU, lette handelen og støtte økonomisk vækst og beskæftigelse. Det er imidlertid også en kilde til visse problemer som f.eks. trafikulykker og luftforurening.

Trafikulykker er en af de mest ødelæggende konsekvenser af vejtransport og medfører 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 dårlig tilstand eller design af infrastruktur (såsom glatte overflader, utilstrækkelige markeringer og dårlig vedligeholdelse) og køretøjsfejl. På grund af EU's typegodkendelsesregler og et veludviklet system for tekniske inspektioner i løbet af et køretøjs levetid er køretøjsfejl kun årsag til en lille procentdel af trafikulykker i EU. Dette betyder dog også, at undgåelige ulykker forårsaget af køretøjsfejl stadig forekommer. 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 – arbejder sammen som en helhed³.

Luftforurenende emissioner fra vejtransport er den vigtigste kilde til nitrogenoxider (NO_x), der tegnede sig for 35,5 % af emissionerne i 2021, og står for en betydelig andel af partikelemissionerne (8,1 % af PM_{2.5}-emissioner og 9,5 % af PM₁₀-emissioner)⁴. Navnlig i byerne forventes disse procentsatser at være endnu højere og føre til høj eksponering for disse forurenende stoffer fra vejtransport. Det blev anslået, at op til 70 000 for tidlige dødsfald i EU i 2018 skyldtes vejtransportemissioner⁵. For at mindske disse emissioner blev der fastsat reviderede regler om luftkvalitet og renere luft for Europa i direktiv (EU) 2024/2881⁶. Direktivet har til formål at bringe EU på rette vej mod at opnå nulforurening af luften senest i

¹ 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/2014/45/2023-05-20>).

² 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/2014/47/2022-09-27>).

³ Europa-Kommissionen (2020), Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport, Next steps towards "Vision Zero" – EU road safety policy framework 2021-2030, Publikationskontoret, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/391271>.

⁴ [National air pollutant emissions data viewer 2005-2022 | Det Europæiske Miljøagentur](https://www.eea.europa.eu/publications/national-emission-reduction-commitments-directive-2024) hjemmeside, EEA (2024), Air Pollution in Europe, 2024 reporting status, <https://www.eea.europa.eu/publications/national-emission-reduction-commitments-directive-2024>.

⁵ SWD(2022) 359, Impact assessment accompanying the Euro 7 proposal: https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/euro-7-standard-proposal_en.

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2024/2881 af 23. oktober 2024 om luftkvaliteten og renere luft i Europa (EUT L, 2024/2881, 20.11.2024, <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

2050, samtidig med at luftkvalitetsstandarderne i højere grad bringes i overensstemmelse med Verdenssundhedsorganisationens retningslinjer, som kræver strengere foranstaltninger for at reducere emissionerne ved kilden.

Dette initiativ bygger på køretøjssikkerhedspakken fra 2014, som består af følgende tre direktiver.

- **Direktiv 2014/45/EU om periodisk teknisk kontrol** kræver, at køretøjer til vejtransport kontrolleres regelmæssigt 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.
- **Direktiv 2014/47/EU om syn ved vejsiden** supplerer direktiv 2014/45/EU ved at kræve, at medlemsstaterne foretager syn ved vejsiden af tunge person- og godskøretøjer og påhængskøretøjer dertil.
- **Direktiv 2014/46/EU⁷ om registreringsdokumenter for motorkøretøjer** indeholder bestemmelser om elektronisk registrering af data for alle køretøjer, der er registreret i hver medlemsstat, og harmoniserede procedurer for suspendering af et køretøjs registrering

Køretøjssikkerhedspakken fra 2014 supplerer de sikkerheds- og miljøkrav, som køretøjer skal opfylde for at kunne køre på vejene i EU, dvs. de respektive EU-typegodkendelsesforordninger⁸ for motorkøretøjer. Disse forordninger fastsætter også markedsovervågningskravene for motorkøretøjer. Men i køretøjssikkerhedspakken er der et andet fokus. Bestemmelserne om markedsovervågning har til formål at sikre, at køretøjer fortsat opfylder kravene til typegodkendelse, når de bringes i omsætning, og i en begrænset periode⁹ derefter, og har fokus på fabrikantens ansvar, mens køretøjssikkerhedspakken fokuserer på at sikre, at minimumsstandarderne opretholdes af ejerne i hele køretøjets levetid. Hertil kommer, at selv om markedsovervågning kræver kontrol af et begrænset antal køretøjer pr. model, gælder periodiske syn for næsten alle registrerede køretøjer. Køretøjssikkerhedspakken supplerer derfor markedsovervågningslovgivningen med hensyn til at sikre trafiksikkerheden og køretøjernes miljøpræstationer i hele deres levetid.

Sideløbende med køretøjssikkerhedspakken fra 2014 og vedtagelsen af anden relateret EU-lovgivning siden da er der sket forbedringer inden for køretøjsteknologi, herunder aktiv sikkerhed og intelligente førerstøttesystemer i nye køretøjer. På trods af disse fremskridt kører der dog stadig usikre køretøjer på vejene i EU, hvilket bidrager til, at der sker ulykker, enten som hovedårsag eller som en medvirkende faktor. Nogle usikre køretøjer opdages ved periodiske syn eller syn ved vejsiden, dvs. køretøjer med alvorlige eller farlige mangler. Andre vil muligvis ikke blive opdaget, enten fordi det ikke er muligt i periodiske syn eller syn ved vejsiden, eller fordi de ikke kontrolleres. Disse situationer omfatter køretøjer med manipulerede sikkerhedsfunktioner og køretøjer med last, der ikke er fastgjort korrekt.

⁷ 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>).

⁸ Se f.eks. <https://eur-lex.europa.eu/DA/legal-content/summary/eu-approval-and-market-surveillance-measures-for-motor-vehicles-and-their-trailers.html>.

⁹ I øjeblikket fem år og 100 000 km, hvilket skal forlænges i henhold til forordning (EU) 2024/1257 (Euro 7).

Et andet problem er den utilstrækkelige kontrol af køretøjers luftforurenende emissioner og støjmissioner. Følsomheden ved nogle af de kontroller, der foretages i de nuværende periodiske syn, er ikke længere tilstrækkelig til at opdage emissionsfejl i moderne køretøjer, og de nuværende kontrolprocedurer er ikke egnede til at opfylde EU's politiske mål for luftforurening og støj. Måling af NO_x-emissioner eller partikelantalværdier (PN-værdier) for nye biler er stadig ikke omfattet af den nuværende køretøjssikkerhedspakke, og der findes i øjeblikket ingen EU-regler om kontrol af, om køretøjer har manipulerede eller defekte NO_x-efterbehandlingssystemer eller partikelfiltre. På grund af disse mangler er køretøjssikkerhedspakkens bidrag til at reducere antallet af køretøjer med høje emissioner blevet mindre effektivt.

Desuden er direktiv 2014/45/EU og 2014/47/EU ikke effektive med hensyn til at håndhæve reglerne om grænseoverskridende trafik og handel med køretøjer i EU.

Selv om disse direktiver blev ændret en smule ved delegerede retsakter¹⁰ for at tilpasse dem til ajourførte køretøjsskasser i typegodkendelseslovgivningen¹¹ og for at indføre eCall-kontrol¹² i periodiske syn, har de vigtigste regler været de samme siden 2014. I strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet¹³ blev der opfordret til at tilpasse den lovgivningsmæssige ramme for teknisk kontrol for at sikre, at et køretøjs levetid er i overensstemmelse med emissions- og sikkerhedsstandarderne, og dermed bidrage til EU's trafiksikkerhedspolitiske ramme 2021-2030¹⁴ 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. Målene om at frigøre det fulde potentiale i køretøjssikkerhedspakken, navnlig direktiv 2014/45/EU og 2014/47/EU, er beskrevet nedenfor.

- (1) **Sikre konsekvens, objektivitet og kvalitet i den tekniske kontrol af nuværende og fremtidige køretøjer.** Navnlig skal kontrol af elbiler og elektronisk sikkerhed, herunder avancerede førerstøttesystemer (ADAS), sikres, inden de fleste nye køretøjer, der er udstyret med sådanne systemer, skal gennemgå deres første periodiske syn. For at afhjælpe den manglende mulighed i de eksisterende emissionskontroller for at identificere køretøjer med høje emissioner skal de nyeste testmetoder anvendes i periodiske syn og syn ved vejsiden.
- (2) **Væsentligt reducere manipulation og forbedre afsløringen af defekte køretøjer** med fejlbehæftede eller manipulerede sikkerheds- og emissionskontrollsystemer samt manipulerede kilometertællere. Dette kan opnås ved at: i) forbedre emissionskontrollerne (luftforurening og støj), ii) tilvejebringe bedre værktøjer til at

¹⁰ Kommissionens delegerede direktiv (EU) 2021/1717 af 9. juli 2021 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU for så vidt angår ajourføring af visse betegnelser for køretøjsskasser samt tilføjelse af eCall til listen over kontrolpunkter, metoder, årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes, og vurdering af mangler i bilag I og III til nævnte direktiv (EUT L 342 af 27.9.2021, s. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir_del/2021/1717/oj) og Kommissionens delegerede direktiv (EU) 2021/1716 af 29. juni 2021 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/47/EU for så vidt angår betegnelserne for køretøjsskasser som følge af ændringer i lovgivningen om typegodkendelse (EUT L 342 af 27.9.2021, s. 45, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir_del/2021/1716/oj).

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013, (EU) nr. 167/2013 og (EU) 2018/858.

¹² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/758 af 29. april 2015 om typegodkendelseskrav for indførelse af et køretøjsmonteret eCall-system, der er baseret på 112-tjenesten, og om ændring af direktiv 2007/46/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 77, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj>).

¹³ COM(2020) 789 final, [EUR-Lex – 52020DC0789 – DA – EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/lex-52020DC0789-DA-EUR-Lex(europa.eu)).

¹⁴ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0007.02/DOC_2&format=PDF.

opdage ændringer af sikkerhedsfunktioner, navnlig køretøjssoftware, og iii) foretage hyppigere og mere målrettede syn. I dag testes nogle defekte køretøjer ikke ofte nok eller slet ikke, hvilket betyder, at sådanne mangler muligvis ikke bliver opdaget.

- (3) **Forbedre elektronisk lagring og udveksling af relevante køretøjsidentifikations- og statusdata** for at løse problemet med utilstrækkelig datatilgængelighed og lette de håndhævende myndigheders gensidige anerkendelse. Mere nøjagtige statusdata (f.eks. kilometertal) og en effektiv og virkningsfuld udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne vil også bidrage til at afsløre køretøjer med manipulerede kilometertællere.

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

Den foreslåede revision af køretøjssikkerhedspakken, navnlig direktiv 2014/45/EU og 2014/47/EU, er i overensstemmelse med målene i EU's **trafiksikkerhedspolitiske ramme**¹⁵ og vil bidrage til at nå målet om at reducere antallet af dødsfald og alvorlige kvæstelser med 50 % inden 2030. Den foreslåede revision vil også sikre tilpasning til trafiksikkerhedspakken fra 2023, dvs. forslag om ændring af **direktivet om kørekort** og **direktivet om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser**¹⁶. Dette forslag fastsætter reglerne for registreringsdokumenter for køretøjer, den mulige fremtidige digitalisering af dokumenter og udvekslingen af køretøjsrelaterede oplysninger mellem medlemsstaterne med henblik på håndhævelse.

Revisionen er også i overensstemmelse med EU's politiske mål for ren luft, herunder målene i **direktivet om luftkvalitet**¹⁷ og **direktivet om nationale emissionsreduktionstilsagn**¹⁸, som kræver, at medlemsstaterne træffer foranstaltninger til at reducere luftforurenende stoffer i atmosfæren i overensstemmelse med målene i handlingsplanen for nulforurening¹⁹.

Teknisk kontrol er i vid udstrækning baseret på **typegodkendelsesforskrifterne**²⁰. Forslaget er i overensstemmelse med de sikkerheds- og miljøkrav, der er fastsat i disse regler, og det omfatter foranstaltninger, der har til formål at sikre, at ejere opretholder minimumsstandarder i hele køretøjets levetid. Det er i overensstemmelse med **forordningen om generel sikkerhed** og dens forgængere samt med Euroemissionsstandarderne og vil sikre, at alt nyt udstyr, der indføres i overensstemmelse med disse forordninger, vil fungere som forventet og som følge heraf give de forventede fordele²¹. Forslaget sikrer overensstemmelse mellem periodiske syn

¹⁵ SWD(2019) 283 final, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

¹⁶ 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.

¹⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2024/2881 af 23. oktober 2024 om luftkvaliteten og renere luft i Europa (EUT L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

¹⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/2284 af 14. december 2016 om nedbringelse af nationale emissioner af visse luftforurenende stoffer, om ændring af direktiv 2003/35/EF og om ophævelse af direktiv 2001/81/EF (EUT L 344 af 17.12.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2284/oj>).

¹⁹ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_en.

²⁰ F.eks. forordning (EU) 2018/858 for de fleste person- og godskøretøjer og påhængskøretøjer dertil, forordning (EU) nr.167/2013 for traktorer og forordning (EU) nr. 168/2013 for to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler.

²¹ 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.

og syn ved vejsiden og typegodkendelsesprocessen, herunder anvendelsen af elektroniske periodiske syn. Anvendelsen af fjernmåling i syn ved vejsiden af alle køretøjer er særlig relevant for markedsovervågningen, da det giver mulighed for at screene en stor del af køretøjsflåden. Dette giver værdifuld indsigt i tilbagevendende problemer med specifikke teknologier/løsninger, der anvendes som en del af emissionskontrollsystemer, køretøjsmodeller, modelår osv. Der forventes også synergier med den nye **Euro 7-forordning**, herunder brug af indbyggede overvågningsfunktioner til at hjælpe med at vurdere NO²_x-emissioner i forbindelse med periodiske syn og syn ved vejsiden.

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

Revisionen af køretøjssikkerhedspakken, navnlig direktiv 2014/45/EU og 2014/47/EU, er i overensstemmelse med **forordningen om den fælles digitale portal**²³, idet den letter onlineadgang til køretøjsrelaterede oplysninger, de relevante administrative procedurer og bistands- og problemløsningstjenester. Den bidrager også til målene for **EU's datastrategi**²⁴ til udvikling af europæiske dataområder for offentlige forvaltninger, der kan støtte håndhævelsen af lovgivningen, herunder trafiksikkerheds- og miljølovgivningen. Regler om beskyttelse af personoplysninger finder også anvendelse på udveksling af oplysninger om registreringsattester og synsrapporter samt relaterede oplysninger fra køretøjsregistre, navnlig forordning (EU) 2016/679 (den generelle forordning om databeskyttelse)²⁵.

Kommissionen arbejder også i øjeblikket på et initiativ til retfærdig og ikkediskriminerende **adgang til køretøjsdata**, som er afgørende for, at synsvirksomhederne kan udføre deres daglige opgaver. Dette initiativ vil supplere **dataforordningen**²⁶ med vejledning, eventuelt efterfulgt af et lovgivningsforslag, om adgang til køretøjsdata, -funktioner og -ressourcer²⁷, som er afgørende for at levere dataafhængige tjenester i bilindustrien. Det vil standardisere de relevante datasæt og sikre effektiv, ikkediskriminerende og sikker adgang for eftermarkedss- og mobilitetstjenester. En række tjenesteudbydere i bilindustrien, herunder reparations- og inspektionsvirksomheder og myndigheder, har opfordret til et ambitiøst forslag fra

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>).

²² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1257 af 24. april 2024 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7) (EUT L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

²³ 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>).

²⁴ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: En europæisk strategi for data (COM(2020) 66 final).

²⁵ 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 (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

²⁶ 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>).

²⁷ <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:52025DC0095>.

Kommissionen for at sikre lige vilkår og uhindret adgang til de relevante køretøjsdata²⁸. Revisionen af direktiv 2014/45/EU (og gennemførelsesretsakten hertil om de tekniske oplysninger, der er nødvendige for teknisk kontrol²⁹) vil fastsætte specifikke bestemmelser, der letter adgangen til de data, der er nødvendige for periodiske syn.

Endelig skal det bemærkes, at det i EU's **afgørelse om politikprogrammet for det digitale årti 2030** fastsættes, at Europa-Parlamentet, Rådet, Kommissionen og medlemsstaterne bør samarbejde om at nå de digitale mål i EU senest i 2030³⁰. Dette omfatter et mål for digitaliseringen af offentlige tjenester, hvor der er 100 % tilgængeligt onlineudbud af alle centrale offentlige tjenester og det er muligt for borgere og virksomheder i Unionen at interagere online med offentlige forvaltninger.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

• Retsgrundlag

Retsgrundlaget for forslaget er artikel 91, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF)³¹. I artikel 91, stk. 1, litra c), i TEUF fastsættes, at Unionen på transportområdet har 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 teknisk kontrol i medfør af de nuværende direktiver 2014/45/EU og 2014/47/EU. Der er blevet indført forskellige foranstaltninger på EU-plan siden 1977, hvor direktiv 77/143/EØF³² indførte kravet om, at motorkøretøjer skal underkastes periodisk teknisk kontrol. Den seneste ændring på dette område blev indført med vedtagelsen af køretøjssikkerhedspakken i 2014. De nye regler, der indføres med dette forslag, ligger fortsat inden for de beføjelser, der er tillagt EU i henhold til artikel 91, stk. 1, i TEUF, og i betragtning af deres forbindelse til de allerede eksisterende rammer for teknisk kontrol kan de kun i tilstrækkelig grad opfyldes på EU-plan.

Eftersom vejtransport og bilindustrien er internationale sektorer, er det meget mere effektivt og virkningsfuldt at løse problemerne på EU-plan end på nationalt plan. Selv om national praksis historisk set er forskellig, er et minimumsniveau af harmonisering inden for køretøjskontrol og fælles aftalte løsninger til udveksling af køretøjsdata mellem medlemsstaterne mere effektivt end flere ukoordinerede nationale løsninger. Med fælles regler for kontrol af moderne køretøjsteknologier (elbiler, avancerede førerstøttesystemer (ADAS) og det nyeste emissionsbegrænsende udstyr) vil medlemsstaterne opnå stordriftsfordele, og fabrikanten af prøvningsudstyr vil kunne operere på et mere homogent marked. Det indre markeds funktion vil også blive forbedret, fordi køretøjer vil blive

²⁸ Se f.eks. åbent brev fra CITA: <https://citainsp.org/wp-content/uploads/2023/03/L.2023-006-Data-Act.pdf>.

²⁹ https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2019/621/oj.

³⁰ 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>).

³¹ EUT C 115 af 9.5.2008, s. 85, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/tfeu_2008/art_91/oj.

³² Rådets direktiv 77/143/EØF af 29. december 1976 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (EFT L 47 af 18.2.1977, s. 47, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1977/143/oj>).

underkastet lignende kontroller under lignende betingelser, og transportvirksomhederne vil have lignende omkostninger og vil skulle opfylde lignende minimumskrav.

Der er bred enighed blandt nationale myndigheder og brancheeksperter om, at de nuværende direktiver ikke længere er i overensstemmelse med den seneste lovgivningsmæssige og teknologiske udvikling inden for køretøjssikkerhed og emissionskontrol. Hvis der ikke træffes foranstaltninger på EU-plan, vil medlemsstaterne fortsat foretage periodiske syn og syn ved vejsiden. Det er imidlertid meget usandsynligt, at kontrolmetoderne og omfanget af de syn, der kræves i henhold til EU-lovgivningen (f.eks. kontrol af bremses, affjedring, elektroniske sikkerhedssystemer og emissionsreduktionsudstyr), vil blive anvendt på en harmoniseret eller koordineret måde. Medlemsstaterne vil anvende forskellige fragmentariske løsninger, hvilket vil føre til endnu større forskelle i køretøjers sikkerhed og miljøpræstationer end i dag. Dette risikerer at forvride det indre marked og skabe yderligere hindringer for den frie bevægelighed. Initiativet omhandler 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 ud over, hvad der er nødvendigt for at nå målene i traktaterne – forbedring af trafiksikkerheden, bidrag til bæredygtig mobilitet og fremme af den frie bevægelighed for personer og varer i EU.

Generelt er forslagets anvendelsesområde begrænset til, hvad der bedst kan opnås på EU-plan for at harmonisere kontrolmetoder og anvendelsesområde. F.eks. er køretøjer, der hovedsagelig anvendes lokalt, såsom knallerter og traktorer, ikke omfattet af forslaget.

Hvad angår valget af instrument til EU's indsats, anses en revision af de eksisterende direktiver 2014/45/EU og 2014/47/EU for at være den mest hensigtsmæssige løsning. Dette gør det muligt at nå målene om gradvis harmonisering på dette område, samtidig med at medlemsstaterne får tilstrækkeligt råderum til at gennemføre ændringerne på en måde, der passer til deres specifikke nationale kontekst, ved fortsat at anvende veletablerede nationale ordninger for teknisk kontrol. Dette valg, hvor der anvendes minimumskrav i stedet for en universalløsning, vil også gøre det muligt for industrien at udvikle de mest effektive tekniske løsninger, som dette område, der hele tiden udvikler sig, kræver.

- **Valg af instrument**

For at sikre en klar og konsekvent juridisk affattelse er den mest hensigtsmæssige juridiske løsning en revision af direktiv 2014/45/EU og direktiv 2014/47/EU, der ændrer begge i ét forslag til direktiv.

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

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

I 2023 foretog Kommissionen en evaluering af køretøjssikkerhedspakken fra 2014 med en vurdering af dens relevans, EU-merværdi, sammenhæng, virkningsfuldhed og effektivitet. Konklusionen af evalueringen var, at køretøjssikkerhedspakken delvist opfyldte målene om at bidrage til bedre trafiksikkerhed og hjælpe med at reducere luftforurenende emissioner fra vejtransport. Defekte køretøjer opdages imidlertid muligvis stadig ikke altid, da nogle køretøjsklasser ikke er genstand for periodiske syn eller syn ved vejsiden i nogle medlemsstater, eller fordi kontrolhyppigheden eller -omfanget ikke er tilpasset disse klassers

højere sikkerheds- og miljørisiko. De konstaterede svagheder i den nuværende køretøjssikkerhedspakke, navnlig direktiv 2014/45/EU og 2014/47/EU, kræver, at direktiverne tilpasses, så de ikke blot imødekommer de nuværende behov, men også fremtidige udfordringer.

Konklusionerne af evalueringen er beskrevet nedenfor.

- (1) Køretøjssikkerhedspakken er ikke tilpasset de nyeste teknologier, såsom avancerede førerstøttesystemer og elektroniske sikkerhedsfunktioner. Der mangler specifikke kontrolprotokoller, der kan sikre overholdelse og vedligeholdelse for elbiler og hybridkøretøjer, herunder softwareopdateringer. De periodiske syn skal opdateres for at kunne indhente vigtige sikkerhedsrelaterede data effektivt og overvåge nye sensorer og funktioner.
- (2) For så vidt angår emissioner, skal nogle af de kontroller og noget af det udstyr, der anvendes til periodiske syn, tilpasses, da de ikke længere er i stand til at detektere emissionsfejl i de nyeste køretøjer med forbrændingsmotor. Måling af røgtætheden er forældet, da den ikke kan detektere dieselskøretøjer med defekte partikelfiltre eller en manipuleret katalysator, hvilket fører til høje partikel- og NO_x-emissioner. I stedet bør PN- og NO_x-målinger anvendes til at kontrollere nyere diesel- og benzinskøretøjer for defekter og manipulation med emissionsbegrænsende systemer.
- (3) Den nuværende ramme for udveksling af oplysninger om kontrolresultater mellem medlemsstaterne har ikke været effektiv. Selv om lovgivningen nævner elektronisk dataudveksling mellem medlemsstaternes myndigheder som en mulighed, er det ikke alle, der gennemfører den. Selv om harmoniseringen af registreringsattester gjorde det lettere at indregistrere køretøjer fra andre medlemsstater og EØS, er der plads til at forbedre dataudvekslings- og digitaliseringsprocessen. Omregistrering kan stadig være en besværlig proces, og der er mulighed for at forbedre den gensidige anerkendelse af periodiske syn mellem medlemsstaterne.
- (4) Køretøjssikkerhedspakken bør bedre udnytte fordelene ved digital dataudveksling og harmonisere registreringsattester bedre for at reducere den administrative byrde og omkostningerne. Desuden kan digitale registreringsattester yderligere lette digitaliseringen af køretøjsregistrerings- og datalagringsprocesser og bidrage til at reducere omkostningerne.

Sammenhængen mellem køretøjssikkerhedspakken, navnlig direktiv 2014/45/EU og 2014/47/EU, og relevante EU-instrumenter kan forbedres ved at standardisere sikkerhedsrelevante køretøjsdata og fabrikanternes dermed forbundne forpligtelser i løbet af køretøjets livscyklus. Præcisering af forpligtelser og krav om, at visse oplysninger stilles til rådighed for periodiske syn på tværs af medlemsstaterne, kan mindske usikkerheden og den tid, der bruges på at søge efter oplysninger, hvilket kan forbedre den generelle nøjagtighed og effektivitet af synene. Køretøjssikkerhedspakken, navnlig direktiv 2014/45/EU og 2014/47/EU, bør også i højere grad bringes i overensstemmelse med forordningen om generel sikkerhed og Euro 7-forordningen.

• **Høringer af interessenter**

Høringerne havde to formål. Det første var at vurdere køretøjssikkerhedspakkens resultater i forhold til de fem evalueringskriterier, afdække mulige problemer med den eksisterende retlige ramme og på dette grundlag drage konklusioner med henblik på fremtidige foranstaltninger. Det andet mål var at samarbejde med interessenterne om at få bekræftet 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 for de forventede omkostninger og fordele ved de politiske foranstaltninger under overvejelse. 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 Deltag i debatten-websted) og målrettede høringer, herunder undersøgelser og interviews. De målrettede høringsaktiviteter blev gennemført under hele evaluerings- og konsekvensanalyseprocessen og omfattede alle relevante aspekter. Undersøgelsen og interviewene fokuserede 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 problemerne og de mulige politiske foranstaltninger i køretøjssikkerhedspakken blev også drøftet indgående med interessenterne, f.eks. i ekspertgruppen vedrørende teknisk kontrol, og er også et resultat af høringen af interessenter i forbindelse med evalueringen.

En bred vifte af interessenter blev hørt, bl.a.: i) offentlige myndigheder med ansvar for trafiksikkerhed (herunder deres repræsentative sammenslutninger såsom EReg³³ og CORTE³⁴), ii) brancheorganisationer og virksomheder (herunder deres repræsentative sammenslutninger såsom CITA³⁵ og EGEA³⁶, køretøjsfabrikanter og leverandører af køretøjskomponenter), iii) repræsentanter for brugergrupper, iv) forskningsorganisationer og trafiksikkerheds-NGO'er og v) offentligheden.

• **Indhentning og brug af ekspertbistand**

En bred vifte af eksperter fra medlemsstaterne, industrien og andre interessentgrupper blev konsulteret 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 køretøjssikkerhed og registreringsattester (RWEG) drøftede de tekniske elementer af forslaget. 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 industrien og Kommissionens egne erfaringer med overvågning og gennemførelse af direktiverne.

• **Konsekvensanalyse**

Dette forslag ledsages af en konsekvensanalyserapport, hvis udkast blev forelagt Udvalget for Forskriftskontrol den 20. november 2023. Udvalget for Forskriftskontrol afgav en positiv udtalelse med forbehold den 15. december 2023³⁷. Konsekvensanalyserapporten blev tilpasset i overensstemmelse hermed for at imødekomme Udvalget for Forskriftskontrols bemærkninger. De analyserede løsninger sammenfattes nedenfor:

Der blev udarbejdet fire løsninger (løsning 1a, 1b, 2 og 3) på de konstaterede problemer. Alle løsninger omfatter følgende foranstaltninger:

³³ Association of European Vehicle and Driver Registration Authorities, <https://www.ereg-association.eu/>.

³⁴ Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement, <https://www.corte.be/>.

³⁵ Verdensomspændende sammenslutning af myndigheder og autoriserede virksomheder, der er aktive inden for overholdelse af reglerne for køretøjer, <https://citainsp.org/>.

³⁶ European Garage Equipment Association, <https://www.egea-association.eu/>.

³⁷ Ares (2023)8616336.

- tilpasning af periodiske syn til elektriske køretøjer og medtagelse af nye kontrolelementer gennem elektroniske periodiske syn (herunder kontrol af sikkerheds- og emissionsrelevante systemers softwareintegritet)
- nye emissionskontrolmetoder for partikler og NO_x, som er nødvendige for at tilpasse sig nyere emissionsbegrænsende teknologier og identificere køretøjer med høje emissioner, herunder køretøjer, der er blevet manipuleret med
- krav om en teknisk kontrol efter enhver væsentlig ændring af f.eks. fremdriftssystemet eller emissionsklassen
- digitalisering af synsrapporten
- sammenkædning af nationale køretøjsregistre og udvidelse af de harmoniserede køretøjsdata i disse registre
- krav om, at medlemsstaterne registrerer kilometertal i nationale databaser og stiller disse til rådighed for andre medlemsstater, når et køretøj omregistreres.

Ud over de fælles foranstaltninger fokuserer løsning 1a på en mere effektiv anvendelse af køretøjsdata (registrering og status), herunder udstedelse af registreringsattester i digitalt format. Løsning 1b fokuserer på mere effektive periodiske syn ved hjælp af fjernmålingsteknologi, som bidrager til at identificere køretøjer med potentielt høje emissioner, der kan: i) kontrolleres ved et efterfølgende syn ved vejsiden umiddelbart efter at være blevet opdaget eller ii) indkaldes til en synsvirksomhed med henblik på en emissionskontrol. Denne løsning vil også: i) fjerne muligheden for at undtage motorcykler fra periodiske syn, ii) indføre krav om årlig emissionskontrol af lette erhvervskøretøjer, iii) gøre kontrollen af fastgørelse af lasten obligatorisk og iv) indføre obligatoriske årlige periodiske syn for køretøjer, der er ældre end ti år. Løsning 1b vil lette den frie bevægelighed for personer ved at kræve, at registreringsmedlemsstaten anerkender en synsrapport udstedt af en anden medlemsstat i en periode på op til seks måneder, forudsat at det næste periodiske syn foretages i registreringsmedlemsstaten.

Løsning 2 kombinerer de fleste af de foranstaltninger, der foreslås i løsning 1a og 1b. Den omfatter en yderligere foranstaltning om datastyring, der har til formål at fastsætte procedurerne for og metoderne til adgang til tekniske oplysninger om køretøjer (herunder køretøjsdata). Løsning 2 indfører også syn ved vejsiden af lette erhvervskøretøjer.

Løsning 3 er den mest ambitiøse løsning, da den går endnu videre med harmoniseringen af anvendelsesområdet og metoderne for teknisk kontrol og den gensidige anerkendelse af synsrapporter. Ud over foranstaltningerne i løsning 2 vil løsning 3: i) udvide anvendelsesområdet for periodiske syn til at omfatte alle motorcykler uden undtagelse og lette påhængskøretøjer, ii) udvide periodiske syn til at omfatte alle motorcykler og iii) kræve, at synsrapporter, der er udstedt i en anden medlemsstat, anerkendes af registreringsmedlemsstaten uden begrænsninger.

I konsekvensanalysen konkluderes det, at den foretrukne løsning er løsning 2. Denne løsning anses for at være effektiv med hensyn til at nå de tilsigtede politiske mål, give høj effektivitet og store nettofordele og stå i et rimeligt forhold til initiativets mål. Den er også i overensstemmelse med de veletablerede nationale politikker på området.

Løsningerne forventes at **forbedre trafikssikkerheden** i EU ved mere effektivt at sikre, at køretøjer med store og farlige defekter opdages, hvilket bør føre til en reduktion af antallet af trafikulykker forårsaget af tekniske defekter. Som følge heraf bør antallet af dødsfald og kvæstelser (både alvorlige og lette) falde. Løsningerne 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 løsning 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 det, at de eksterne omkostninger ved ulykker vil falde med ca. 74,2 mia. EUR udtrykt i nutidsværdi i samme periode i forhold til referencescenariet.

Alle løsninger vil også **bidrage til bæredygtig mobilitet** ved at reducere luftforurenende stoffer og støjemissioner. Dette vil føre til en reduktion af de eksterne omkostninger ved disse emissioner: Besparelserne i løsning 2 anslås til 83,4 mia. EUR.

Alle løsninger vil **lette den frie bevægelighed for personer og varer i EU** ved at fjerne hindringer for omregistrering af køretøjer i en anden medlemsstat. Løsning 1a, 2 og 3 forventes at være lige effektive, mens løsning 1b forventes at være mindre effektiv på grund af manglen på foranstaltninger vedrørende digitale registreringsattester for køretøjer og yderligere data i køretøjsregistret.

Med hensyn til fjernelse af hindringer i forbindelse med teknisk kontrol forventes løsning 3 at være den mest effektive løsning, fordi den i hele EU udvider registreringsmedlemsstatens anerkendelse af synsrapporter udstedt i en anden medlemsstat til at omfatte alle køretøjer, efterfulgt af løsning 2 og løsning 1b (begrænset anerkendelse af synsrapporter i EU). Løsning 1a forventes at være den mindst effektive, idet den bygger på bilaterale aftaler om anerkendelse af synsrapporter.

Køretøjers sikkerhed er et centralt element i Safe System-tilgangen og et centralt princip i De Forenede Nationers Stockholmerklæring om trafiksikkerhed fra 2020³⁸. Initiativet bidrager også til FN's verdensmål 3 (sikre et sundt liv for alle 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 udsættelse for farlige kemikalier samt luft-, vand- og jordforurening). Den er også i overensstemmelse med miljømålene i den europæiske grønne pagt og den europæiske klimalov³⁹.

- **Måltrettet regulering og forenkling**

Som led i programmet for måltrettet og effektiv regulering (REFIT)⁴⁰ bidrager dette forslag til at øge effektiviteten af den eksisterende lovgivning på forskellige måder gennem: i) udskiftning af forældede kontrolmetoder med avancerede løsninger både ved periodiske syn og syn ved vejsiden ved at kræve, at der anvendes de nyeste måleteknikker og -teknologier til mere effektivt at detektere et stort antal køretøjer med høje emissioner, ii) indførelse af enkle, men meningsfulde kontroller for at vurdere moderne køretøjers sikkerhed og miljøpræstationer på en harmoniseret måde og iii) sammenkobling af nationale databaser for at hjælpe med at dele og få adgang til køretøjsdata i stedet for at anvende mere besværlige

³⁸ <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>.

³⁹ 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>).

⁴⁰ [2023 Commission work programme – key documents \(europa.eu\)](#), bilag II: REFIT initiatives, overskrift A – A European Green Deal.

procedurer. Initiativet forventes at reducere svig i forbindelse med emissions- og sikkerhedsrelevante systemer samt manipulation af kilometertal i brugte køretøjer betydeligt, navnlig i forbindelse med grænseoverskridende salg. Dette vil føre til betydelige besparelser i de eksterne omkostninger samt undgåede omkostninger og skader for forbrugerne.

Initiativet omfatter princippet om "digitalt som standard"⁴¹, da det fremmer den digitale omstilling, hvor det er muligt. F.eks. bør det obligatoriske elektroniske format for synsrapporter have en positiv indvirkning på den digitale omstilling i EU. I forbindelse med omregistreringsprocessen vil myndighederne og offentligheden spare tid og penge ved ikke længere at skulle udveksle oplysninger og data via e-mail. Myndighederne og offentligheden vil også spare tid og penge takket være den digitale registreringsattest, som vil gøre det lettere og hurtigere at få adgang til og udveksle de relevante oplysninger.

Anvendelse af "én ind, én ud"-tilgangen

"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. Dette forslag er en del af køretøjssikkerhedspakken, som forventes at medføre administrative omkostninger for synsvirksomheder og køretøjsfabrikanter på grund af datastyringsforanstaltningen, mens værksteder, motorkøretøjsforhandlere, dækservicestationer og andre værksteder vil få omkostninger i forbindelse med kilometertællerforanstaltningen. Samlet set anslås de yderligere enkeltstående administrative omkostninger i forhold til det referencescenario, der er relevant for "én ind, én ud-tilgangen" i den foretrukne løsning, til 218 mio. EUR i 2026. Udtrykt i årlig nettonutidsværdi i den relevante periode beløber de sig til 25,5 mio. EUR. Desuden beløber de tilbagevendende administrative omkostninger i forhold til referencescenariet sig til 26,4 mio. EUR om året. De samlede yderligere administrative omkostninger (enkeltstående og tilbagevendende omkostninger), der er relevante for "én ind, én ud-tilgangen", anslås således til 51,9 mio. EUR om året i forhold til referencescenariet.

• 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 rettigheder⁴² ("chartret").

Forslaget indeholder foranstaltninger, der skal bidrage til at reducere niveauet af luftforurenende emissioner fra køretøjer (årlig emissionskontrol for lette erhvervskøretøjer, årlig kontrol af køretøjer, der er ti år gamle eller ældre, og NO_x-måling i syn ved vejsiden ved hjælp af fjernmåling og plume-chasing). Disse foranstaltninger vil bidrage til at forbedre miljøkvaliteten i overensstemmelse med chartrets artikel 37. Tilpasning af synsmetoder til kontrol af elektriske køretøjer, herunder uddannelse af inspektører, og obligatorisk kontrol af fastgørelse af lasten i syn ved vejsiden vil give et sikrere arbejdsmiljø for inspektører og erhvervschauffører (artikel 31). Foranstaltninger til bekæmpelse af svig med kilometertallet vil bidrage til at øge forbrugerbeskyttelsen i overensstemmelse med chartrets artikel 38. Gensidig anerkendelse af synsrapporter og digitalisering af registreringsprocessen vil bidrage

⁴¹ 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).

⁴² https://commission.europa.eu/aid-development-cooperation-fundamental-rights/your-fundamental-rights-eu_da.

til retten til fri bevægelighed og opholdsretten i overensstemmelse med chartrets 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 i overensstemmelse med chartrets artikel 3.

Forslaget omfatter en foranstaltning vedrørende kilometertal, som har indvirkning på retten til beskyttelse af personoplysninger, når oplysninger lagres og udveksles. Det kræver, at medlemsstaterne registrerer kilometertallet i en national database og stiller registreringerne til rådighed for andre medlemsstater i forbindelse med omregistrering. Desuden fastsættes der et krav om, at synsrapporten skal udstedes i elektronisk format med en papirudskrift som en mulighed. Set ud fra et trafiksikkerhedsmæssigt synspunkt har den automatiske adgang til synsrapporter gennem et fælles system betydelige fordele, navnlig med hensyn til at lette grænseoverskridende syn og gøre det lettere for forbrugerne. Databehandlingen i forbindelse med disse foranstaltninger blev vurderet som nødvendig og forholdsmæssig, og den kan kun anvendes til specifikke formål, der er angivet i forslaget.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Konsekvenserne for EU-budgettet vedrører hovedsagelig udvidelsen af funktionerne i IT-dataudvekslingssystemet (MOVE-HUB). Dette omfatter enkeltstående omkostninger til tilpasning og tilbagevendende opdaterings- og vedligeholdelsesomkostninger. Disse er nødvendige for at tilføje nye dataelementer til køretøjsregistre, give elektronisk adgang til relevante data (herunder om synsrapporter, der er lagret i nationale databaser) og muliggøre udveksling af kilometertal fra medlemsstaternes databaser. De dermed forbundne omkostninger anslås til 0,2 mio. EUR i enkeltstående omkostninger og 0,05 mio. EUR om året i tilbagevendende omkostninger, der dækker den samlede gennemførelse af køretøjssikkerhedspakken

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 flere foranstaltninger og et sæt nøgleindikatorer, der vil måle fremskridtene hen imod opfyldelsen af de operationelle mål. For at måle initiativets resultater er der fastsat følgende operationelle mål: i) anvendelse af de nyeste sikkerheds- og emissionskontrolmetoder, ii) sammenkobling af medlemsstaternes køretøjsregistre og databaser over kilometertal gennem et fælles knudepunkt, iii) digitalisering af registreringspapirer og iv) reduktion af antallet af defekte og manipulerede køretøjer på vejene i EU. Dataene til vurdering af disse operationelle mål vil bygge på regelmæssig rapportering fra medlemsstaterne samt ad hoc-dataindsamling, herunder anvendelsen af dataudvekslingssystemer såsom MOVE-HUB.

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

- **Forklarende dokumenter (for direktiver)**

Medlemsstaterne har gennemført direktiv 2014/45/EU og 2014/47/EU på forskellige måder, og der foreslås et betydeligt antal ændringer. Som følge heraf skal medlemsstaternes meddelelser om deres gennemførelsesforanstaltninger ledsages af et eller flere dokumenter, der forklarer forholdet mellem de to direktivers dele og de tilsvarende dele af den nationale lovgivning.

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

Forslaget til revision af direktiv 2014/45/EU og 2014/47/EU er struktureret omkring de tre vigtigste politiske mål, der er fastsat i kapitel 1. Disse mål er indbyrdes forbundne og 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, der i væsentligt omfang ændrer eller tilføjer nye elementer til direktiverne, er beskrevet nedenfor.

Ved artikel 1, stk. 1, ændres artikel 2 i direktiv 2014/45/EU om anvendelsesområdet

For at forbedre sammenhængen ændres artiklen, så elektrisk drevne motorcykler medtages i anvendelsesområdet ud over dem, der er udstyret med forbrændingsmotorer, som allerede er omfattet. Af samme grund fjernes muligheden for at udelukke motorcykler fra anvendelsesområdet for teknisk kontrol.

Ved artikel 1, stk. 2, ændres artikel 3 i direktiv 2014/45/EU om definitioner

Definitionerne af "opkoblet køretøj" og "midlertidig synsrapport" tilføjes for at præcisere de udtryk, der anvendes i forbindelse med bestemmelserne om registrering af kilometertal (ny artikel 4a i direktiv 2014/45) og om anerkendelse af synsrapporter (ændret artikel 4).

Ved artikel 1, stk. 3, erstattes artikel 4 i direktiv 2014/45/EU om forpligtelser

For at fremme den frie bevægelighed for personer og varer suppleres det eksisterende krav om, at den medlemsstat, der indregistrerer køretøjet, skal foretage teknisk kontrol, med følgende bestemmelser:

Artiklen ændres for at give ejere eller indehavere af personbiler mulighed for at få foretaget periodisk teknisk kontrol i en anden medlemsstat end registreringsmedlemsstaten. Den midlertidige synsrapport, der udstedes i dette tilfælde, vil være gyldig i seks måneder. Det efterfølgende periodiske syn skal finde sted i registreringsmedlemsstaten, medmindre denne medlemsstat ensidigt anerkender synsrapporter udstedt af andre medlemsstater. Denne mulighed er tilgængelig for medlemsstaterne for alle køretøjsklasser.

I artiklen præciseres det også, at køretøjsfabrikanterne skal stille de tekniske oplysninger, der er nødvendige for teknisk kontrol, gratis til rådighed for medlemsstaternes kompetente myndigheder. Disse myndigheder skal derefter stille dataene til rådighed for deres synsvirksomheder. Desuden tillægges Kommissionen beføjelser til at præcisere de tekniske oplysninger, dataformatet og adgangsprocedurerne ved hjælp af gennemførelsesretsakter.

Ved artikel 1, stk. 4, indsættes en ny artikel 4a i direktiv 2014/45/EU om registrering af kilometertal

Artiklen udvider forpligtelsen til at registrere kilometertal ud over synsvirksomheder til at gælde for enhver tjenesteudbyder, der udfører reparations- eller vedligeholdelsesarbejde på et køretøj mod betaling. De registrerede kilometertal kan lagres i en dedikeret national database eller i det nationale køretøjsregister.

Køretøjsfabrikanterne skal også regelmæssigt indsende kilometertal fra deres opkoblede køretøjer. Artiklen kræver også, at medlemsstaterne deler kilometertalshistorikken med inspektører, indehaveren af registreringsattesten og de kompetente myndigheder i medlemsstaterne.

Ved artikel 1, stk. 5, ændres artikel 5 i direktiv 2014/45/EU om frister og kontrolhyppighed

Artikel 5, stk. 1, litra a), ændres for at kræve årlig kontrol af biler og varevogne, der er over ti år gamle. Det kræves også, at varevogne underkastes udstødningsemissionskontrol hvert år efter datoen for deres første registrering. Her præciseres det også, hvordan datoen for det efterfølgende periodiske syn skal beregnes efter udløbet af en midlertidig synsrapport som omhandlet i artikel 4 i direktiv 2014/45/EU.

Artikel 5, stk. 2, i direktiv 2014/45/EU ændres for at bringe den i overensstemmelse med den ændring, der er foretaget i artikel 2 om at medtage elektrisk drevne motorcykler i anvendelsesområdet for periodiske syn.

Endelig forenkles de betingelser, hvorunder medlemsstaterne eller de kompetente myndigheder kan kræve, at et køretøj skal underkastes en teknisk kontrol inden udløbsdatoen for synsrapporten. Mens fire af de eksisterende fem muligheder, der er anført i artikel 5, stk. 4, i direktiv 2014/45/EU, fjernes, bliver den, der vedrører væsentlige ændringer af køretøjets sikkerheds- og miljørelaterede systemer, som kræver en kontrol, en del af et nyt stk. 2a.

Ved artikel 1, stk. 6, ændres artikel 6 i direktiv 2014/45/EU om kontrollens indhold og metoder

Artiklen ændres for at tage højde for udvidelsen af anvendelsesområdet til at omfatte elektrisk drevne motorcykler og for at give medlemsstaterne mulighed for kun at undtage køretøjer fra kontrol af udstødningsemissioner eller støj, hvis de har bestået et tilsvarende syn ved vejsiden i løbet af de seks måneder, der går forud for det periodiske syn.

Ved artikel 1, stk. 7, erstattes artikel 8 i direktiv 2014/45/EU om synsrapporter

Selv om de eksisterende regler (artikel 8, stk. 2) allerede tillader anvendelse af elektronisk udarbejdede synsrapporter, ændres denne artikel, således at den digitale version bliver standardløsningen. Den person, der fremstiller køretøjet, vil kunne anmode om en bekræftet udskrift. Disse synsrapporter, herunder midlertidige synsrapporter, skal anerkendes af alle medlemsstater.

Ved artikel 1, stk. 8, ændres artikel 9 i direktiv 2014/45/EU om opfølgning på mangler

Artikel 9, stk. 2 og 3, ændres for at sikre den nødvendige udveksling af oplysninger, herunder når en registrering suspenderes, mellem registreringsmedlemsstaten og de medlemsstater, hvor køretøjet har gennemgået en teknisk kontrol.

Stk. 4 tilføjes for at fastsætte effektive sanktioner for åbenlys manipulation med et køretøjs komponenter, herunder emissionskontrol- og sikkerhedssystemer.

Ved artikel 1, stk. 9, erstattes artikel 16 i direktiv 2014/45/EU med en ny artikel 16 om udveksling af oplysninger mellem medlemsstaternes myndigheder

Den nye artikel 16 indfører en forpligtelse for medlemsstaterne til at forbinde deres nationale køretøjsregistre og tekniske databaser med MOVE-HUB-plattformen, der er udviklet af Kommissionen, med henblik på udveksling af relevante data i forbindelse med teknisk kontrol. Udvekslingen af oplysninger omfatter køretøjsregistreringsoplysninger, oplysninger om indholdet af typeattesten, den seneste synsrapport og eventuelle rapporter om syn ved vejsiden.

I henhold til stk. 2 i den nye artikel 16 skal Kommissionen fastsætte detaljerede regler for ordninger, dataformater og meddelelsesindhold for at gennemføre udvekslingen senest to år efter ikrafttrædelsen af dette direktiv. Udvekslingen af oplysninger skal være operationel inden for et år herefter.

Ved artikel 1, stk. 10, ændres artikel 17 i direktiv 2014/45/EU om delegerede retsakter

Artikel 17 ændres for at medtage delegationen af beføjelser til Kommissionen til at præcisere metoderne til de nye emissionskontroller (indført for køretøjsklasse M og N udstyret med forbrændingsmotorer) i bilag I, afsnit 8.2.

Ved artikel 1, stk. 11, erstattes artikel 20 i direktiv 2014/45/EU om rapportering

Artikel 20 ændres for at afspejle de vigtigste ændringer af de regler, som Kommissionen skal aflægge rapport om.

Ved artikel 1, stk. 12, indsættes en ny artikel 20a i direktiv 2014/45/EU om meddelelse af oplysninger til Kommissionen

Artikel 20a indsættes for at bidrage til Kommissionens rapport om gennemførelsen af direktiv 2014/45/EU. Selv om medlemsstaterne allerede rapporterer om syn ved vejsiden, der udføres på deres område, hvert andet år, har Kommissionen ikke systematisk haft adgang til lignende oplysninger om periodiske syn. Denne artikel har til formål at udfylde dette hul ved at kræve, at medlemsstaterne meddeler et minimumssæt af oplysninger vedrørende periodiske syn hvert tredje år. Rapporteringsformatet vil blive fastlagt i en gennemførelsesretsakt, der skal vedtages af Kommissionen.

Ved artikel 1, stk. 13, erstattes artikel 22 i direktiv 2014/45/EU om forlængelse af gyldigheden af synsrapporter i krisesituationer

Denne nye artikel 22 indføres for at give mulighed for at forlænge gyldigheden af synsrapporter, hvis en krise, såsom en pandemi, ville forhindre rettidig gennemførelse af periodiske syn.

Ved artikel 2, stk. 1, erstattes artikel 1 i direktiv 2014/47/EU om genstand

Artiklen opdateres for at medtage fjernmåling af køretøjers emissioner.

Ved artikel 2, stk. 2, ændres artikel 2 i direktiv 2014/47/EU om anvendelsesområdet

I artikel 2, stk. 1, i direktiv 2014/47/EU tilføjes varevogne til anvendelsesområdet (litra aa)). Desuden tilføjes et andet afsnit for at præcisere, at bestemmelserne om fjernmåling også finder anvendelse på biler og motorcykler. Stk. 2 tilpasses for at afspejle ændringerne i stk. 1.

Ved artikel 2, stk. 3, ændres artikel 3 i direktiv 2014/47/EU om definitioner

De vigtigste ændringer er tilføjjelsen af definitioner af "fjernmåling" og "plume-chasing".

Ved artikel 2, stk. 4, erstattes artikel 4 i direktiv 2014/47/EU om syn ved vejsiden

Artiklen opdateres for at tilføje en henvisning til fjernmåling.

Ved artikel 2, stk. 5, indsættes en ny artikel 4a om fjernmåling

Denne nye artikel tilføjes for at kræve, at medlemsstaterne bruger fjernmålingsteknologi til at screene støj- og udstødningsemissioner fra store dele af deres køretøjsflåde for at identificere køretøjer med potentielt høje emissioner (i enhver køretøjsklasse). I henhold til stk. 3 skal

medlemsstaterne kontrollere emissionerne fra disse køretøjer enten ved syn ved vejsiden eller ved at indkalde køretøjets ejer eller indehaver til en synsvirksomhed. Stk. 4 indeholder bestemmelser om metoderne til kontrol af emissioner fra køretøjer, der er registreret i en anden medlemsstat end den, hvor fjernmålingen fandt sted.

Ved artikel 2, stk. 6, ændres artikel 5 i direktiv 2014/47/EF om procentdelen af køretøjer, der skal inspiceres

Artiklen ajourføres for at ændre det eksisterende mål på 5 % (af det samlede antal tunge erhvervskøretøjer) til at omfatte hver medlemsstat i stedet for hele EU.

Desuden foreslås der et mål på 2 % for syn ved vejsiden for lette erhvervskøretøjer, dvs. varevogne i klasse N1.

Ved artikel 2, stk. 7, ændres artikel 6 i direktiv 2014/47/EU om risikoklassificeringssystemet

Den eneste ændring af artikel 6 er tilføjelsen af en henvisning til varevogne (definition aa) i artikel 2, stk. 1).

Ved artikel 2, stk. 8, ændres artikel 7 i direktiv 2014/47/EU om forpligtelser

Artikel 7, stk. 1, ajourføres for at kræve anerkendelse af elektronisk dokumentation såsom den seneste synsrapport.

Ved artikel 2, stk. 9, erstattes artikel 9 i direktiv 2014/47/EU om udvælgelse af køretøjer til indledende syn ved vejsiden

Artiklen ajourføres, så den omfatter fjernmåling som et muligt grundlag for udvælgelse af et køretøj til syn ved vejsiden.

Ved artikel 2, stk. 10, ændres artikel 10 i direktiv 2014/47/EU om indhold af og metoder for syn ved vejsiden

Litra a) og c) ændres for at bringe dem i overensstemmelse med ændringerne vedrørende krav til synsrapporter og fastgørelse af lasten.

Ved artikel 2, stk. 11, erstattes artikel 13 i direktiv 2014/47/EU om kontrol af fastgørelse af lasten

Artikel 13 ændres for at gøre kontrol af fastgørelse af lasten (i overensstemmelse med bilag III) obligatorisk for medlemsstaterne frem for valgfri.

Ved artikel 2, stk. 12, i direktiv 2014/47/EU erstattes artikel 14 i direktiv 2014/47/EU om opfølgende procedurer ved væsentlige eller farlige mangler

Der tilføjes et stk. 4 i artikel 14 for at fastsætte effektive sanktioner for åbenlys manipulation med et køretøjs komponenter, herunder emissionskontrol- og sikkerhedssystemer.

Ved artikel 2, stk. 13, ændres artikel 16 i direktiv 2014/47/EU om synsrapporten og databaserne over syn ved vejsiden

Artikel 16, stk. 2, ændres for at gøre en elektronisk udgave af rapporten til standarden.

Ved artikel 2, stk. 14, i direktiv 2014/47/EU ændres artikel 18 i direktiv 2014/47/EU om samarbejde mellem medlemsstaterne

Artikel 18 ajourføres for at henvise til de gennemførelsesbestemmelser, som Kommissionen allerede har vedtaget om underretning om væsentlige og farlige mangler, der er konstateret ved syn ved vejsiden af køretøjer, der er indregistreret i en anden medlemsstat.

Ved artikel 2, stk. 15, indsættes en ny artikel 18a i direktiv 2014/47/EU om udveksling af oplysninger mellem medlemsstaternes myndigheder

Ligesom den nye artikel 16 i direktiv 2014/45/EU indfører denne nye artikel 18a en forpligtelse for medlemsstaterne til at forbinde deres nationale køretøjsregistre og tekniske databaser med MOVE-HUB-plattformen, der er udviklet af Kommissionen, med henblik på udveksling af relevante data i forbindelse med teknisk kontrol. Udvekslingen af oplysninger omfatter køretøjsregistreringsoplysninger, oplysninger om indholdet af typeattesten, den seneste synsrapport og eventuelle rapporter om syn ved vejsiden.

I henhold til stk. 2 i den nye artikel 18a skal Kommissionen fastsætte detaljerede regler for ordninger, dataformater og meddelelsesindhold for at gennemføre udvekslingen senest to år efter ikrafttrædelsen af dette direktiv. Udvekslingen af oplysninger skal være operationel inden for et år herefter.

Ved artikel 2, stk. 16, erstattes artikel 20 om meddelelse af oplysninger til Kommissionen

Artikel 20 ajourføres for at strømline og forenkle rapporteringskravene på følgende måder: i) Der vil være krav om mindre detaljerede rapporter (se ændringer af bilag V til direktiv 2014/47/EU). ii) Disse rapporter skal udarbejdes hvert tredje år i stedet for hvert andet år. iii) Medlemsstaterne skal anvende en fælles rapporteringsplatform i stedet for at sende e-mails med vedhæftede Excel-filer.

Ved artikel 2, stk. 17, i direktiv 2014/47/EU ændres artikel 21 i direktiv 2014/47/EU om delegerede retsakter

Fjerde og femte led tilføjes for at give Kommissionen beføjelse til: i) at vedtage delegerede retsakter med henblik på at fastsætte fælles grænseværdier for fjernmåling og ii) at specificere kontrolmetoderne til måling af partikelantal og nitrogenoxider i forbindelse med syn ved vejsiden.

Ved artikel 2, stk. 18, erstattes artikel 24 i direktiv 2014/47/EU om rapportering.

Artiklen ajourføres for at afspejle de vigtigste ændringer af de regler, som Kommissionen skal aflægge rapport om.

Ved bilag I ændres følgende bilag til direktiv 2014/45/EU.

- Bilag I – MINDSTEKRAV VEDRØRENDE KONTROLLENS INDHOLD OG ANBEFALEDE METODER

Bilaget ændres, så det omfatter: i) nye kontrolpunkter, der er relevante for batteridrevne elbiler og hybridkøretøjer (afsnit 4.14 om højspændingssystemer), ii) nye emissionskontroller til måling af ultrafine partikel- og nitrogenoxidemissioner fra benzin- og dieselkøretøjer (afsnit 8.2) og iii) et nyt afsnit 10 om kontrol af elektroniske sikkerhedssystemer ved hjælp af køretøjets elektroniske grænseflade. Desuden foretages der en række mindre ændringer af andre punkter for at afspejle eksperternes synspunkter på dette område.

- Bilag III – MINDSTEKRAV VEDRØRENDE FACILITETER TIL TEKNISK KONTROL OG PRØVNINGSUDSTYR

Punkt 16 og 17 tilføjes for at kræve, at synsvirksomheder udstyres med de anordninger, der er nødvendige for at måle partikelantal og nitrogenoxider ved periodiske syn.

- Bilag IV – MINDSTEKRAV TIL KOMPETENCE, UDDANNELSE OG CERTIFICERING AF INSPEKTØRER

Bilaget er ajourført for at medtage krav om uddannelse af inspektører, således at de kan kontrollere alternative fremdriftssystemer (herunder højspændings-, hybrid og brintsystemer).

Bilag II ændrer følgende bilag til direktiv 2014/47/EU.

- Bilag II – OMFANGET AF SYN VED VEJSIDEN

I lighed med bilag I til direktiv 2014/45/EU ændres dette bilag for at medtage nye kontrolpunkter for: i) batteridrevne elbiler og hybridkøretøjer (afsnit 4.14 om højspændingssystemer), ii) nye emissionskontroller til måling af ultrafine partikel- og nitrogenoxidemissioner fra benzin- og dieselkøretøjer (afsnit 8.2) og iii) et nyt afsnit 10 om kontrol af elektroniske sikkerhedssystemer ved hjælp af køretøjets elektroniske grænseflade. Desuden foretages der en række mindre ændringer af andre punkter for at afspejle eksperternes synspunkter på dette område.

- Bilag III – FASTGØRELSE AF LASTEN

Første punktum i kapitel II, afsnit 3, ændres for at gøre reglerne for kontrol af de specifikke elementer vedrørende fastgørelse af lasten, der er anført i tabel 1, obligatoriske.

- Bilag IV – MERE DETALJERET RAPPORT OM SYN VED VEJSIDEN MED EN LISTE OVER DE PUNKTER, DER SKAL KONTROLLERES

Punkt 6 i blanketten ajourføres for at tilføje N1 (varevogne) blandt køretøjsklasserne. Punkt 10 ajourføres, så det omfatter de nye kontrolpunkter for højspændingssystemer (4.14), emissionskontrol (revideret punkt 8.2) og elektroniske sikkerhedssystemer (nyt punkt 10).

- Bilag V – STANDARDFORMULAR TIL RAPPORTERING TIL KOMMISSIONEN

Formularen ajourføres ved at tilføje de krævede kolonner for køretøjer i klasse N1, ændre listen over registreringslande og forenkle rapporteringskravet ved at fjerne "Defekter".

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 2014/45/EU om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og direktiv 2014/47/EU om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område

(EØS-relevant tekst)

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 Udvalg⁴³,
 under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁴⁴,
 efter den almindelige lovgivningsprocedure, og
 ud fra følgende betragtninger:

- (1) Bestemmelser vedrørende teknisk kontrol har været en del af EU-lovgivningen i årtier. De er imidlertid genstand for gradvis harmonisering. EU-retten, som vedrører dette, blev senest revideret i 2014 med "køretøjssikkerhedspakken"⁴⁵. For at forbedre håndhævelsen har på hinanden følgende revisioner af bestemmelserne gradvist udvidet spektret af køretøjer, som skal synes, og anvendelsesområdet for de harmoniserede bestemmelser, herunder bestemmelserne om syn ved vejside og om registreringsattester. Revisionerne indeholdt nærmere oplysninger om og ajourførte de påkrævede kontrolmetoder, procedurer og dertil knyttede dokumenter med henblik på at afspejle de teknologiske fremskridt.
- (2) Ved direktiv 2014/45/EU fastsættes mindstekrav til indholdet og hyppigheden af kontrol for hver køretøjsklasse med undtagelse af motorcykler, hvor medlemsstaterne har en videre skønsmargin. I direktivet fastsættes også mindstekrav til synsvirksomheders uafhængighed og inspektørers uddannelse, prøvningsudstyr og

⁴³ EUT C af , s. .

⁴⁴ EUT C af , s. .

⁴⁵ 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>), 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>) og 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>).

synsrapporten indhold. Rapportens gyldighed og gyldigheden af andre synsattester skal anerkendes af medlemsstaterne med henblik på fri vareomsætning og omregistrering af et køretøj, der allerede er registreret i en anden medlemsstat.

- (3) Direktiv 2014/47/EU supplerer direktiv 2014/45/EU ved at kræve, at medlemsstater foretager tekniske syn ved vejsiden af tunge erhvervskøretøjer på over 3,5 ton, herunder busser, lastbiler og påhængskøretøjer dertil med et mål om hvert år at syne 5 % af EU-flåden. Disse syn omfatter et indledende syn ved vejsiden og, hvis inspektøren anser det for at være nødvendigt, et mere udførligt syn ved vejsiden. De punkter, der kontrolleres i det udførlige kontroller, er de samme som dem, der kontrolleres ved periodiske kontroller, og kan også omfatte kontrol af fastgørelsen af lasten. Hvis der i løbet af et syn ved vejsiden konstateres en væsentlig eller farlig mangel, skal den medlemsstat, hvor synet fandt sted, underrette registreringsmedlemsstaten for at sikre, at køretøjet, hvis tilladelse til afbenyttelse i vejtrafik er blevet suspenderet, repareres.
- (4) Grundet de hastige teknologiske fremskridt er nogle af de gældende bestemmelser for kontrol af køretøjer blevet forældet og bør ændres for at tilpasse dem til nyere teknologier og køretøjer. Rammen for kontrol bør desuden bidrage til at reducere emissionerne fra transport og til at fremskynde og drage fordel af digitaliseringen inden for transportsektoren. Rammen bør også være bedre tilpasset udviklingen inden for ny køretøjsteknologi, flådesammensætning og kontrolmetoder.
- (5) Den digitale omstilling er en af Unionens prioriteter. I forbindelse med ajourføringen af de gældende bestemmelser for kontrol af køretøjer er det også vigtigt at harmonisere, forenkle og digitalisere de administrative procedurer og at fjerne resterende forhindringer for fri bevægelighed. Disse forhindringer omfatter manglende anerkendelse af periodiske tekniske kontroller foretaget i andre medlemsstater end registreringsmedlemsstaten. Dette kan være til hinder for den frie bevægelighed for personer i Unionen og deres ret til at tage ophold i en anden medlemsstat end den, hvori køretøjet aktuelt er registreret.
- (6) Nogle af de nuværende metoder til kontrol af emissioner er utilstrækkelige til kontrol af køretøjer med moderne teknologi til kontrol af emission af luftforurenende stoffer og lave referenceemissioner. Der er også potentiale for yderligere at reducere emissionerne af forurenende stoffer gennem mere hensigtsmæssige kontroller. Anvendelse af de bedste tilgængelige prøvningsmetoder ville hjælpe medlemsstaterne i at leve op til strengere standarder for luftkvalitet, navnlig de grænseværdier til beskyttelse af menneskers sundhed, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2024/2881⁴⁶, særlig for så vidt angår fine partikler og nitrogenoxider (NO_x).
- (7) Antallet af trafikdræbte og alvorligt kvæstede på EU's veje er fortsat uacceptabelt højt, med 20 400 døde i 2023. Der er derfor behov for en yderligere indsats for at nå de mål for trafiksikkerhed, der er fastsat i EU's trafiksikkerhedspolitiske ramme for 2021-2030⁴⁷.
- (8) Teknisk kontrol af motorcykler medfører tydelige fordele for trafiksikkerheden. Dette er også blevet påvist af det antal medlemsstater, som allerede medtager motorcykler i

⁴⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2024/2881 af 23. oktober 2024 om luftkvaliteten og renere luft i Europa (EUT L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

⁴⁷ SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

deres ordninger for teknisk kontrol. Det følger heraf, at den nuværende mulighed for ikke at medtage motorcykler med en slagvolumen på over 125 cm³ ikke længere er hensigtsmæssig, og periodisk teknisk kontrol bør være obligatorisk for sådanne køretøjer uden undtagelse.

- (9) Ifølge de tilbagemeldinger, der er modtaget fra medlemsstaterne og repræsentanter for industrien, har de gældende retlige krav, som har til formål at sikre, at de tekniske data, som er nødvendige for at foretage periodisk teknisk kontrol, er tilgængelige for synsvirksomhederne, vist sig at være ineffektive. Derfor er det nødvendigt at præcisere, at der bør stilles en række oplysninger som minimum bør stilles til rådighed, vederlagsfrit og uden unødigt ophold, for de kompetente myndigheder, som derefter bør sikre, at de synsvirksomheder, der er godkendt af dem, også har den nødvendige adgang.
- (10) Registreringsmedlemsstaten bør anerkende en midlertidig synsrapport, der er udstedt i en anden medlemsstat, i en periode på op til seks måneder, forudsat at den efterfølgende periodiske tekniske kontrol foretages i registreringsmedlemsstaten. Det vil bidrage til at lette den frie bevægelighed for personer, samtidig med at det grundlæggende krav om, at køretøjer generelt synes i registreringsmedlemsstaten overholdes.
- (11) Af samme grund bør registreringsmedlemsstaten kunne vælge at anerkendes synsrapporter, der er udstedt af en anden medlemsstat. Hvis den gør, bør den underrette de andre medlemsstater og Kommissionen herom. De pågældende synsrapport bør anerkendes af alle medlemsstater som ligestillede med synsrapporter, der er udstedt af registreringsmedlemsstaten.
- (12) For at bekæmpe svig med kilometertallet på brugte køretøjer indgår registrering af kilometertallet i den periodiske tekniske kontrol. Foranstaltningens effektivitet har dog været begrænset, da den første kontrol i de fleste medlemsstater først foretages fire år efter den første registrering, og i mange medlemsstater foretages kontrollen derefter kun hvert andet år. For yderligere et bekæmpe svig med kilometertallet bør medlemsstaterne sikre, at kilometertallet aflæses, når som helst en tjenesteleverandør udfører vedligeholdelse eller reparation af et køretøj, og at aflæsningerne registreres i en national database eller et nationalt register. Medlemsstaterne bør sikre, at disse aflæsninger er tilgængelige i et anonymiseret format for inspektører, de kompetente myndigheder og indehaveren af registreringsattesten. Desuden bør medlemsstaterne kræve, at fabrikanten overfører aflæsninger af opkoblede køretøjers kilometertal hver tredje måned. For at gøre det muligt for forbrugerne at opdage svig med kilometertallet inden køb af et køretøj bør medlemsstaterne, navnlig i forbindelse med salg af køretøjer, også oplyse forbrugerne om, at kilometertalshistorikken er tilgængelig for indehaveren af registreringsattesten. For at gøre statistikker om brug af køretøjer mere tilgængelige uden at pålægge de nationale forvaltninger en yderligere indberetningsbyrde, bør medlemsstaterne gøre aflæsninger af kilometertal tilgængelige i en anonymiseret form, for de nationale statistiske kontorer og Kommissionen (Eurostat).
- (13) Selv om elektriske køretøjer, herunder hybride elkøretøjer, har været i brug i mange år, og selv om antallet af dem har været støt stigende, findes der ingen harmoniserede bestemmelser for teknisk kontrol af sådanne køretøjers højspændingssystemer, hvilket resulterer i, at medlemsstaterne udarbejder forskellige prøvningsprotokoller. For at sikre sikker drift af sådanne køretøjer i løbet af hele deres levetid og undgå

modstridende prøvningsmetoder i medlemsstaterne bør relevante kontrolpunkter medtages blandt mindstekravene til indhold og anbefalede prøvningsmetoder.

- (14) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144⁴⁸ kræver montering af en række avancerede førerstøttesystemer, som har til formål at undgå sammenstød og reducere antallet af trafikdræbte og alvorlige kvæstelser. Det forventede fordele vil dog ikke blive opnået, hvis disse forringes med tiden eller udsættes for indgreb. Disse nye elektroniske systemer bør derfor være omfattet af periodisk syn og syn ved vejsiden for at sikre, at de leverer de sikkerhedsmæssige fordele, som forventes af dem. For at sikre sikker drift af automatiserede køretøjer og kontrollen af elektroniske sikkerhedssystemer i løbet af hele deres levetid, bør relevante punkter, som skal kontrolleres, medtages blandt mindstekravene vedrørende prøvningens indhold og anbefalede metoder i bilagene til henholdsvis direktiv 2014/45/EU og 2014/47/EU.
- (15) Mens vejtransport bidrager med væsentlige andele af skadelige emissioner af luftforurenende stoffer, navnlig NO_x og fine partikler, er de nuværende metoder til prøvning af udstødningsemissioner ikke tilpasset nyere køretøjer og teknologier. Kommissionens henstilling (EU) 2023/688⁴⁹ var det første skridt i retning af at harmonisere målingen af antallet af partikler i forbindelse med teknisk kontrol. Af hensyn til folkesundheden, miljøbeskyttelse og loyal konkurrence bør de relevante punkter, som skal prøves i løbet af periodisk teknisk kontrol, og som er fastsat i bilagene til direktiv 2014/45/EU og 2014/47/EU, nu omfatte måling af antallet af partikler og måling af NO_x.
- (16) Ældre køretøjer har tendens til at have flere defekter, de er oftere involveret i sammenstød, og de udgør en større andel af de køretøjer, som har høje emissioner. Årligt syn af ældre biler og lette erhvervskøretøjer kan bidrage væsentligt til at mindske antallet af sammenstød og skadelige emissioner. Biler og lette erhvervskøretøjer bør derfor synes årligt senest ti år efter datoen for den første registrering.
- (17) Da lette erhvervskøretøjer bruges mere intensivt end private biler, ofte i tætbefolkede områder, bør deres emissioner desuden kontrolleres årligt efter et år fra datoen for den første registrering.
- (18) I tillæg til planlagt periodisk teknisk kontrol bør køretøjer også være genstand for en teknisk kontrol, hvis køretøjets sikkerheds- eller miljøsystemer og -komponenter er blevet væsentlig ændret eller modificeret. Dette omfatter tilfælde, hvor der er en ændring af køretøjsklassen eller emissionsniveauerne, f.eks. som følge af

⁴⁸ 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>).

⁴⁹ Kommissionens henstilling (EU) 2023/688 af 20. marts 2023 om måling af partikelantal ved periodisk syn af køretøjer med kompressionstændingsmotorer (EUT L 90 af 28.3.2023, s. 46, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2023/688/oj>).

monteringens af et partikelfilter, eller når et køretøj konverteres til at køre på et alternativt brændstof.

- (19) For at lette den digitale omstilling og mindste omkostningerne for synsvirksomhederne bør synsrapporter udstedes i et standardiseret elektronisk format. På anmodning bør et udskrift på papir af synsrapporten også udstedes til den person, som indbringer køretøjet til prøvning. Medlemsstaterne bør acceptere begge formater, når køretøjet skifter ejer, eller når køretøjet registreres på ny i en anden medlemsstat. Af tilsvarende grunde bør rapporten om det mere detaljerede syn ved vejsiden udstedes i elektronisk format.
- (20) Det bør sikres, at behandlingen af personoplysninger med henblik på gennemførelsen af dette direktiv er i overensstemmelse med Unionens databeskyttelsesramme, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679⁵⁰. I overensstemmelse med princippet om databeskyttelse gennem standardindstillinger bør der med henblik på verifikation af synsrapporter anvendes verifikationsteknikker, som ikke kræver overførsel af persondata til individuelle rapporter.
- (21) For at sørge for tilstrækkelig opfølgning på mangler, når et køretøj ikke består en periodisk teknisk kontrol på grund af en eller flere væsentlige mangler i en anden medlemsstat end registreringsmedlemsstaten, bør resultatet af kontrollen og fristen for den efterfølgende kontrol meddeles registreringsmedlemsstaten og registreres i køretøjsregistret. Fristen for den efterfølgende kontrol bør højst være to måneder og bør finde sted i en af de to medlemsstater. Når et køretøj ikke har bestået den periodiske tekniske kontrol som følge af en eller flere farlige mangler, bør medlemsstaten eller den kompetente myndighed desuden, for at undgå umiddelbare risici for trafiksikkerheden eller miljøet, kunne træffe afgørelse om, at det pågældende køretøj ikke må anvendes på offentlig vej, og anmode registreringsmedlemsstaten om at suspendere køretøjets tilladelse til anvendelse i vejtrafik, indtil manglerne er afhjulpel. Suspensionen bør registreres i registreringsmedlemsstatens køretøjsregister.
- (22) Indgreb i eller manipulation af en hvilken som helst komponent på et køretøj bør anses for at udgøre en væsentlig eller farlig mangel og bør derfor kunne straffes med sanktioner, der er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen, har afskrækkende virkning og ikke må medføre forskelsbehandling.
- (23) De gældende krav i direktiv 2014/45/EU og 2014/47/EU om, at medlemsstaterne samarbejder med hinanden om gennemførelsen af nævnte direktiver, gør det ikke muligt for medlemsstaterne at kontrollere et køretøjs retlige og tekniske status i grænseoverskridende situationer. For at sikre større effektivitet, herunder i sådanne situationer, bør medlemsstaterne bistå hinanden med at gennemføre direktivet mere systematisk. Det er derfor nødvendigt at fastsætte bestemmelser for udvekslingen af oplysninger og køretøjsdata for at gøre det muligt for medlemsstaterne at konsultere hinandens køretøjsregistre og database over teknisk kontrol, herunder indholdet af synsrapporter og rapporter om syn ved vejsiden.
- (24) Med henblik på udveksling af oplysninger om køretøjer, der er registreret i Unionen, har Kommissionen udviklet MOVE-HUB, en platform til udveksling af meddelelser,

⁵⁰ 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 (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

for at sammenkoble medlemsstaternes nationale elektroniske registre⁵¹. Platformen rummer i øjeblikket sammenkoblingen af registre over vejtransportvirksomheder (ERRU), kørekortregistre (RESPER), registre over uddannelse af erhvervschauffører (ProDriveNet), registre over førertakografkort (TACHOnet), underretningen om, at et køretøj ikke kan godkendes i forbindelse med syn ved vejsiden (RSI)⁵².

- (25) MOVE-HUBs funktioner bør udvides til at muliggøre den nødvendige udveksling af oplysninger og køretøjsdata med henblik på direktiv 2014/45/EU og 2014/47/EU. Medlemsstaterne bør derfor forbinde deres elektroniske systemer med oplysninger om synsrapport og kilometertalhistorik til MOVE-HUB. Udvekslingen af oplysninger og data ved hjælp af MOVE-HUB bør være operationel inden for et år efter vedtagelse af de dertil svarende gennemførelsesretsakter i henhold til artikel 16 i direktiv 2014/45/EU og artikel 18a i direktiv 2014/47/EU.
- (26) Kriser, der følger af alvorlige hændelser, som finder sted i eller uden for Unionen, kan i væsentligt omfang forstyrre driften af Unionens ordning for teknisk kontrol. I krisetider bør medlemsstaterne kunne forlænge gyldigheden af synsrapport, herunder midlertidige synsrapporter. Med forbehold af Kommissionens godkendelse bør medlemsstaterne have tilladelse til at forlænge den administrative gyldighed af synsrapporter og midlertidige synsrapporter, der er ved at udløbe, med seks måneder. Hvis krisen varer ved, bør det være muligt at forlænge gyldigheden yderligere.
- (27) I betragtning af det større antal lette erhvervskøretøjer, der er i brug i Unionen, bør lette erhvervskøretøjer også være genstand for syn ved vejsiden for at fremme lige vilkår for kommercielle operatører i hele Unionen og yderligere forbedre de lette erhvervskøretøjers sikkerhed og miljøpræstationer.
- (28) Ved syn ved vejsiden er screening af udstødningsemissioner af store antal køretøjer ved hjælp af fjerndetektionsudstyr en effektiv foranstaltning til at identificere køretøjer med høje emissioner. Det øger detektionsraterne væsentligt i forhold til obligatoriske prøvningsmetoder. Medlemsstaterne bør derfor systematisk anvendes fjerndetektionsudstyr til at screene store andel af køretøjsflåden i reelle forhold på vejen. En enkelt måling med fjerndetektion, som tyder på høje emissioner, der ligger over den lovbestemte grænseværdi, kan være knyttet til forskellige faktorer, f.eks. midlertidig acceleration eller en kold motor. Adskillige målinger, som systematisk peger i retning, at emissionerne ligger væsentlig over gennemsnittet, kan tyde på et fejlbehæftet emissionskontrollsystem eller uautoriserede ændringer, f.eks. indgreb. Da sådanne defekter og ændringer medfører uforholdsmæssigt store emissioner, som udgør en risiko for menneskers sundhed og miljøet, bør de repareres, og indgreb bør straffes.
- (29) Som følge heraf bør screening ved hjælp af fjerndetektion udgøre en del af hver medlemsstats ordning for syn ved vejsiden. For at screeningen skal være effektiv, bør hver medlemsstat screene, hvad der svarer til mindst 30 % af dens registrerede flåde af motorkøretøjer, herunder biler og motorcykler. På grundlag af dataene fra

⁵¹ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/480 af 1. april 2016 om fælles regler for sammenkobling af nationale elektroniske registre om vejtransportvirksomheder og om ophævelse af forordning (EU) nr. 1213/2010 (EUT L 87 af 2.4.2016, s. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

⁵² Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2205 af 29. november 2017 om gennemførelsesbestemmelser vedrørende procedurene for underretning om erhvervskøretøjer med væsentlige eller farlige mangler, der er konstateret under et syn ved vejsiden (EUT L 314 af 30.11.2017, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).

fjerndetektion bør medlemsstaterne kontrollere udstødningsemissionerne og støjniveauet for hvert køretøj, som mistænkes for at udlede mere end det dobbelte af det gennemsnitlige niveau for tilsvarende køretøjer eller mere end 3 dB over det gennemsnitlige niveau. Denne kontrol bør foretaget ved syn ved vejsiden umiddelbart efter en måling med fjerndetektion eller hos en synsvirksomhed i registreringsmedlemsstaten. For køretøjer, der er registreret i en anden medlemsstat, bør den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor fjerndetektionen blev foretaget, underrette den kompetente myndighed i registreringsmedlemsstaten om resultatet af målingen og resultatet af ethvert efterfølgende syn ved vejsiden.

- (30) I direktiv 2014/47/EU specificeres en mindsteandel af tunge erhvervskøretøjer, som hvert år skal kontrolleres ved vejsiden i Unionen, men der er ikke fastsat noget mål på medlemsstatsniveau, med det resultat at det er vanskeligt at sikre håndhævelsen af nævnte mindsteandel. For at sikre, at syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer bidrager til øget trafiksikkerhed og mindsket luftforurening i hele Unionen, bør hver medlemsstat hvert år foretage et samlet antal indledende syn ved vejsiden, som svarer til mindst 5 % af det samlede antal tunge erhvervskøretøjer, der er registreret på deres område.
- (31) For at fremme den digitale omstilling og reducere omkostningerne i transportsektoren, bør medlemsstaterne kræve, at deres kompetente myndigheder accepterer elektronisk dokumentation for syn ved vejsiden.
- (32) Da utilstrækkelig eller farlig sikring af lasten kan udgøre en alvorlig trussel mod trafiksikkerheden og miljøet, bør kontrol af fastgørelsen af lasten være en obligatorisk del af syn ved vejsiden i alle medlemsstater.
- (33) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at præcisere: a) den række tekniske oplysninger og data, der er nødvendige med henblik på teknisk kontrol, og som skal gøre tilgængelige for de kompetente myndigheder, b) de interoperabilitetselementer og sikkerhedsforanstaltninger, som finder anvendelse på de QR-koder, der er indført på synsrapporter, c) de nødvendige elementer i og krav til indholdet af de oplysninger og data, der skal udveksles, og d) det format, hvori dataene om periodisk kontrol og syn ved vejsiden skal meddeles. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011⁵³.
- (34) For at nå målene for dette direktiv, navnlig når det drejer sig om tilpasning af bilagene til direktiv 2014/45/EU og 2014/47/EU til den tekniske, driftsmæssige eller videnskabelige udvikling, bør beføjelsen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF delegeres til Kommissionen for a) at præcisere metoderne til måling af partikelantal fra motorer med styret tænding og til måling af NO_x fra motorer med kompressionstænding og styret tænding og b) fastsætte de fælles grænser for udstødnings- eller støjemissioner eller begge, som bør anvendes til at identificere køretøjer med høje emissioner. 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

⁵³ 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>).

interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning⁵⁴. 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 har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

- (35) Målet med dette direktiv, nemlig at forbedre trafiksikkerheden, lette den frie bevægelighed for personer og mindske emissionerne af forurenende stoffer, kan ikke i tilstrækkeligt omfang, hvis medlemsstaterne handler hver for sig, da nationale bestemmelser vedrørende denne kontrol af køretøjer ville føre til fra hinanden afvigende krav. Sådanne mål kan derfor bedre nås på EU-plan ved at fastsætte fælles mindstekrav og harmoniserede bestemmelser for periodisk teknisk kontrol og syn ved vejsiden af køretøjer, der kører i Unionen. Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (36) Selv om data vedrørende driften af ordninger for teknisk kontrol er tilgængelige på nationalt plan, er sådanne data ikke tilgængelige på EU-plan. Manglen på data er til hinder for at analysere og evaluere systemet for teknisk kontrol. For at afhjælpe disse mangler bør medlemsstaterne, når de gennemfører direktiv 2014/45/EU, regelmæssigt indberette til Kommissionen de væsentligste data om antallet af synsvirksomheder i hver medlemsstat, det samlede antal synede køretøjer pr. klasse, de kontrollerede områder, punkter, der ikke er bestået, og oplysninger om teknisk kontrol foretaget på køretøjer, der er registreret i en anden medlemsstat. For så vidt angår syn ved vejsiden, bør de gældende rapporteringsforpligtelsen, som påhviler medlemsstaterne, reduceres og forenkles, idet der kræves mindre hyppig rapportering.
- (37) For at minimere den administrative byrde og samtidig sikre, at de rapporterede oplysninger er nyttige, bør medlemsstaterne rapportere om gennemførelsen af direktiv 2014/45/EU og 2014/47/EU hvert tredje år.
- (38) Ordningen for teknisk kontrol har direkte indflydelse på trafiksikkerheden, støj og emissioner og bør derfor revideres periodisk. På grundlag af input fra medlemsstaternes myndigheder bør Kommissionen rapportere til Europa-Parlamentet og Rådet om effektiviteten af bestemmelserne i direktiv 2014/45/EU, herunder om bestemmelserne vedrørende anvendelsesområdet for og hyppigheden af kontrol og vedrørende midlertidige synsrapport, og i direktiv 2014/47/EU, herunder vedrørende fjerndetektion.
- (39) Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse er blevet hørt i overensstemmelse med artikel 42, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1725 og afgav en udtalelse den [DD/MM/ÅÅÅÅ].
- (40) I henhold til den fælles politiske erklæring af 28. september 2011 fra medlemsstaterne og Kommissionen om forklarende dokumenter⁵⁵ 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

⁵⁴ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinsttit/2016/512/oj.

⁵⁵ EUT C 369 af 17.12.2011, s. 14.

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

(41) Direktiv 2014/45/EU og 2014/47/EU bør derfor ændres —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændringer af direktiv 2014/45/EU

Direktiv 2014/45/EU ændres således:

(1) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

(a) Stk. 1, sjette led, affattes således:

- to- eller trehjulede motordrevne køretøjer — køretøjsklasse L3e, L4e, L5e og L7e med en slagvolumen på over 125 cm³ eller med en maksimal kontinuerlig nominel effekt eller nettoeffekt på over 11 kW
- hjultraktorer i klasse T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b og T4.3b, der hovedsagelig anvendes på offentlig vej med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på over 40 km/h."

(b) Stk. 2, syvende led, udgår.

(2) I artikel 3 foretages følgende ændringer:

(a) Følgende indsættes som nr. 6a):

"6a) "opkoblet køretøj": ethvert køretøj med en anordning monteret, som er beregnet til at muliggøre en trådløs forbindelse eller trådløs kommunikation med eksterne anordninger, køretøjer, netværk eller tjenester".

(b) Nr. 10) affattes således:

"10) godkendelse": den procedure, hvorved en medlemsstat attesterer, at et køretøj opfylder de relevante administrative bestemmelser og tekniske krav som omhandlet i forordning (EU) nr. 167/2013, (EU) nr. 168/2013 og (EU) 2018/858".

(c) Nr. 12) affattes således:

"12) "synsrapport": en prøvningsrapport om teknisk kontrol, som udstedes af den kompetente myndighed eller en synsvirksomhed".

(d) Følgende indsættes som nr. 12a):

"12a) "midlertidig synsrapport": en synsrapport, der udstedes af den kompetente myndighed eller en synsvirksomhed etableret i en anden medlemsstat end køretøjets registreringsmedlemsstat i overensstemmelse med artikel 4, stk. 3".

(3) Artikel 4 affattes således:

"Artikel 4

Forpligtelser

1. Hver medlemsstat sikrer, at periodisk kontrol af køretøjer, der er registreret på dens område, foretages i overensstemmelse med dette direktiv.
2. Med forbehold af stk. 3 og 4 udføres teknisk kontrol af køretøjets registreringsmedlemsstat, af et offentligt organ, der er udpeget hertil af den medlemsstat, eller af de organer eller virksomheder, der er udpeget og overvåges af den medlemsstat, herunder autoriserede offentlige eller private organer.
3. For så vidt angår køretøjer i klasse M1, kan teknisk kontrol også foretages i en anden medlemsstat end køretøjets registreringsmedlemsstat. Resultatet af en sådan teknisk kontrol medtages i en midlertidig synsrapport, som er gyldig i seks måneder. Den kompetente myndighed meddeler resultatet af kontrollen til registreringsmedlemsstaten, som registrerer det i det nationale køretøjsregister. Medmindre registreringsmedlemsstaten anerkender synsrapporter udstedt af den pågældende medlemsstat i overensstemmelse med stk. 4, skal den efterfølgende tekniske kontrol finde sted i køretøjets registreringsmedlemsstat.
4. Medlemsstaterne kan anerkende en synsrapport, der ikke er den midlertidige synsrapport omhandlet i stk. 3, og som er udstedt af en anden medlemsstat end køretøjets registreringsmedlemsstat. I sådanne tilfælde anses denne synsrapport for at svare til den synsrapport, der udstedes af registreringsmedlemsstaten. Medlemsstater, som beslutter at anerkende en synsrapport udstedt af en anden medlemsstat, underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.
5. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter med henblik på at præcisere det sæt af tekniske oplysninger, som er nødvendige for teknisk kontrol af de punkter, der skal prøves, om anvendelse af de anbefalede kontrolmetoder, og for at fastsætte detaljerede bestemmelser vedrørende dataformatet og procedurene for adgang til de relevante tekniske oplysninger. Sådanne tekniske oplysninger kan navnlig omfatte instrukser og data om brugen af køretøjets elektroniske grænseflade, diagnosefejlkode og softwareversioner samt beskrivelser og illustrationer af advarselsindikatorer eller kontrollamper.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 19, stk. 2.
6. I overensstemmelse med principperne i forordning (EU) 2018/858 stiller køretøjsfabrikanter det i stk. 5 omhandlede sæt tekniske oplysninger til rådighed for relevante kompetente myndigheder, uden vederlag og unødigt forsinkelse, på ikkediskriminerende vis og i et maskinlæsbart format. Disse kompetente myndigheder gør de tekniske oplysninger tilgængelige for de synsvirksomheder, som er godkendt af dem.
7. Medlemsstaterne sikrer, at ansvaret for, at køretøjet holdes i sikker og trafiksikker stand, er fastsat i national ret."

(4) Følgende indsættes som artikel 4a:

"Artikel 4a

Registrering af kilometertallet

1. Hver medlemsstat træffer de foranstaltninger, der er nødvendige for at muliggøre registrering af aflæsningerne af kilometertallet i en national database eller i det nationale køretøjsregister. Medlemsstaterne skal kræve, at enhver tjenesteleverandør

ud over synsvirksomhederne, som udsteder en faktura eller et andet dokument i forbindelse med en reparation eller vedligeholdelsesarbejde, der foretages på et køretøj, i forbindelse med udførelsen af dette arbejde registrerer aflæsningen af kilometertallet i databasen eller det nationale køretøjsregister. Medlemsstaterne skal også kræve, at køretøjsfabrikanter overfører aflæsninger af kilometertallet for opkoblede køretøjer, som de har fremstillet, hver tredje måned regnet fra datoen for den første registrering af køretøjet.

2. Medlemsstaterne stiller kilometertalshistorikken for køretøjer registreret af dem til rådighed for inspektører, indehaveren af registreringsattesten og de kompetente myndigheder i de medlemsstater, der er ansvarlige for teknisk kontrol og registrering og godkendelse af køretøjer.
3. Medlemsstaterne træffer passende foranstaltninger til at oplyse potentielle købere af brugte køretøjer om tilgængeligheden af den i stk. 2 omhandlede kilometertalshistorik.
4. Medlemsstaterne stiller også de data vedrørende kilometertal, som opbevares i de i stk. 1 omhandlede nationale databaser og nationale køretøjsregistre, i anonymiseret form, herunder de første ti tegn i køretøjets identifikationsnummer, til rådighed for de nationale statistiske kontorer og for Kommissionen (Eurostat) i overensstemmelse med artikel 17a og 17b i forordning (EF) nr. 223/2009*.

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 223/2009 af 11. marts 2009 om europæiske statistikker og om ophævelse af forordning (EF, Euratom) nr. 1101/2008 om fremsendelse af fortrolige statistiske oplysninger til De Europæiske Fællesskabers Statistiske Kontor, Rådets forordning (EF) nr. 322/97 om EF-statistikker og Rådets afgørelse 89/382/EØF, Euratom om nedsættelse af et udvalg for De Europæiske Fællesskabers statistiske program (EUT L 87 af 31.3.2009, s. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/223/oj>)."

(5) Artikel 5 affattes således:

"Artikel 5

Frister og kontrollhyppighed

1. Køretøjer skal underkastes en teknisk kontrol mindst inden for følgende intervaller, uden at dette berører den fleksibilitetsperiode, der anvendes af medlemsstaterne i henhold til stk. 4:
 - (a) køretøjer i klasse M₁ og N₁: fire år efter, at køretøjet er registreret første gang, og derefter hvert andet år indtil ti år efter, at køretøjet er registreret første gang, og derefter årligt køretøjer i klasse N₁ skal dog også underkastes en teknisk kontrol for de punkter, der er opført i punkt 8.2 i bilag I, et år efter, at køretøjet er registreret første gang, og derefter årligt
 - (b) køretøjer i klasse M₁, der anvendes som hyrevogne eller ambulancer; køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ og O₄: et år efter, at køretøjet er registreret første gang, og derefter årligt
 - (c) hjultraktorer i klasse T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b og T4.3b, der navnlig anvendes på offentlig vej til erhvervskørsel: fire år efter, at køretøjet er registreret første gang, og derefter hvert andet år

Med henblik på første afsnit, litra a), regnes udløbsdatoen for den efterfølgende synsrapport, for så vidt angår de tekniske kontroller, der er omhandlet i artikel 4, stk. 3, fra udløbsdatoen for den midlertidige synsrapport, der udstedes som følge af nævnte kontrol.

2. Medlemsstaterne fastsætter passende intervaller for, hvornår køretøjer af klasse L3e, L4e, L5e og L7e med en slagvolumen på over 125 cm³ eller med en maksimal kontinuerlig nominel effekt eller nettoeffekt på over 11 kW skal være genstand for en teknisk kontrol.
3. Uanset datoen for et køretøjs seneste tekniske kontrol bør køretøjer være genstand for en teknisk kontrol, hvis køretøjets sikkerheds- eller miljøsystemer og -komponenter er blevet væsentligt ændret eller modificeret.
4. Medlemsstaterne eller de kompetente myndigheder kan fastsætte en rimelig periode, inden for hvilken den tekniske kontrol skal udføres uden at overskride de intervaller, der er fastsat i stk. 1."

(6) I artikel 6 foretages følgende ændringer:

(a) Stk. 1 affattes således:

"1. For køretøjsklasser, der er omfattet af dette direktiv, med undtagelse af klasse L3e, L4e, L5e og L7e, skal medlemsstaterne sikre, at den tekniske kontrol mindst omfatter de områder, der er omhandlet i bilag I, punkt 2."

(b) Stk. 3 affattes således:

"3. For køretøjsklasse L3e, L4e, L5e og L7e med en slagvolumen på over 125 cm³ eller med en maksimal kontinuerlig nominel effekt eller nettoeffekt på over 11 kW fastlægger medlemsstaterne områder, punkter og hensigtsmæssige kontrolmetoder."

(c) Følgende tilføjes som stk. 4:

"4. Registreringsmedlemsstaten kan beslutte ikke at kræve prøvning af punkt 8.1 eller 8.2 i punkt 3 i bilag I til dette direktiv i løbet af den tekniske kontrol af et køretøj, hvis køretøjet har bestået en tilsvarende udstødningsprøvning eller støjprøvning eller begge, som omfatter prøvning af punkt 8.1 eller 8.2, eller begge, i punkt 3 i bilaget til direktiv 2014/47/EU inden for seks måneder forud for datoen for den tekniske kontrol."

(7) Artikel 8 affattes således:

"Artikel 8

Synsrapport

1. Medlemsstaterne sikrer, at de synsvirksemheder eller i givet fald de kompetente myndigheder, der har udført en teknisk kontrol af et køretøj, udsteder en synsrapport for dette køretøj, som mindst angiver de standardiserede elementer fra de respektive harmoniserede EU-koder, der er fastsat i bilag II. Medlemsstaterne sikrer, at synsrapporterne udstedes som elektronisk attestering af attributter til europæiske digitale identitetstegnebøger i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 910/2014**.

Medlemsstaterne skal sikre, at synsrapporter indeholder de oplysninger, der er nødvendige med henblik på autentificering og validering af rapporterne.

Medlemsstaterne informerer Kommissionen om troværdige udstedere af synsrapporter og ajourfører disse oplysninger. Kommissionen udarbejder en liste over disse udstedere, som er tilgængelig for offentligheden, via en sikker kanal og i en elektronisk underskrevet eller forseglet form, der egner sig til automatiseret behandling.

2. Medlemsstaterne skal kræve, at synsvirksomheder eller, hvis det er relevant, de kompetente myndigheder, på anmodning herom udleverer en bekræftet udskrift af synsrapporten til den person, som indbringer køretøjet til teknisk kontrol. Disse udskrifter skal være brugervenlige og indeholde en interoperabel [stregkode][QR-kode], der gør det muligt at kontrollere deres ægthed, gyldighed og integritet. Senest seks måneder efter vedtagelsen af gennemførelsesretsakterne i stk. 9 skal [stregkoden][QR-koden] stemme overens med de tekniske specifikationer, der er fastsat i gennemførelsesretsakterne. Oplysningerne i certifikatet skal også vises i et for mennesker læsbart format og være affattet på som minimum den udstedende medlemsstats officielle sprog.
3. Med forbehold af artikel 5 anerkender enhver medlemsstat i tilfælde af omregistrering af et køretøj, der allerede er registreret i en anden medlemsstat, en synsrapport, uanset om den er i elektronisk format eller papirformat, udstedt af denne anden medlemsstat på samme måde, som hvis den selv havde udstedt denne synsrapport, forudsat at synsrapporten stadig er gyldig med hensyn til hyppigheden af teknisk kontrol i den medlemsstat, der foretager omregistreringen. Medlemsstaterne meddeler hver ny model af synsrapporten og beskrivelsen af det sæt af data, der udstedes til synsrapporter som elektronisk attestering af attributter, til Kommissionen og medlemsstaterne uden unødigt ophold. Kommissionen offentliggør disse eksemplarer og beskrivelser af datasættene.
4. Foruden bestemmelserne i stk. 3 anerkender medlemsstaterne gyldigheden af en synsrapport, uanset om den er i elektronisk format eller papirformat, i tilfælde af, at et køretøj, for hvilket der foreligger en gyldig dokumentation for teknisk kontrol, skifter ejer.
5. Registreringsmedlemsstaten skal anerkende gyldigheden af en midlertidig synsrapport, der er udstedt i en anden medlemsstat.
6. Synsvirksomhederne meddeler elektronisk den pågældende medlemsstats kompetente myndighed oplysningerne i de synsrapporter, som de udsteder. Sådan meddelelse skal foretages inden for en rimelig frist efter udstedelsen af hver synsrapport. Medlemsstaterne fastsætter den periode, i hvilken den kompetente myndighed skal opbevare disse oplysninger. Denne periodes varighed må ikke være på mindre end 36 måneder med forbehold af medlemsstaternes nationale skattesystemer.
7. Medlemsstaterne sikrer, at de oplysninger, der er omfattet af den foregående synsrapport, stilles til rådighed for inspektørerne.
8. Medlemsstaterne sikrer, at resultaterne af den tekniske kontrol så hurtigt som muligt meddeles til eller gøres elektronisk tilgængelige for den myndighed, der er ansvarlig for registreringen af køretøjet. Meddelelsen skal indeholde de oplysninger, der er omfattet af synsrapporten.

9. Senest den [ikrafttrædelsen + 2 år] vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter for at fastsætte de tekniske specifikationer og bestemmelser for følgende:
- (a) sikker udstedelse og verifikation af rapporterne i stk. 1 og 2;
 - (b) sikring af beskyttelsen af personoplysninger og sikkerheden for disse
 - (c) fastsættelse af den fælles datastruktur for synsrapporter
 - (d) udstedelse og verifikation af en gyldig, sikker og interoperabel [stregkode][QR-kode]
 - (e) meddelelse af troværdige udstedere af synsrapporter.
- Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 19, stk. 2.

** 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>)".

- (8) Artikel 9 affattes således:

"Artikel 9

Opfølgning på mangler

1. Er der kun tale om mindre mangler, skal køretøjet anses for at være godkendt ved kontrollen, manglerne skal udbedres, og køretøjet skal ikke kontrolleres på ny.
2. Er der tale om væsentlige mangler, anses køretøjet ikke for at være godkendt ved kontrollen. Medlemsstaten eller den kompetente myndighed træffer afgørelse om den periode, i hvilken et sådant køretøj kan anvendes, indtil det på ny skal underkastes en teknisk kontrol, som skal finde sted senest to måneder efter den første kontrol. Resultatet af kontrollen og fristen for, hvornår den efterfølgende kontrol skal foretages, meddeles til registreringsmedlemsstaten og registreres i køretøjsregistret i overensstemmelse med artikel 3a, stk. 1, i Rådets direktiv 1999/37/EF***. Den efterfølgende kontrol kan finde sted i den medlemsstat, hvor køretøjet ikke bestod den indledende kontrol, eller i registreringsmedlemsstaten.
3. Er der tale om farlige mangler, skal køretøjet ikke anses for at være godkendt ved kontrollen. Medlemsstaten eller den kompetente myndighed kan beslutte, at et sådant køretøj ikke må anvendes på offentlige veje, og at tilladelsen til anvendelse i vejtrafik suspenderes i en begrænset periode, uden at dette kræver en ny registreringsproces. En sådan anmodningen om suspension meddeles til registreringsmedlemsstaten, og suspensionen registreres i køretøjsregistret i overensstemmelse med artikel 3a, stk. 1, i Rådets direktiv 1999/37/EF. Når manglerne er udbedret, udstedes en ny synsrapport uden ophold, hvori det attesteres, at køretøjet er i trafiksikker stand. Den nye synsattest udstedes af den kompetente myndighed, som anmodede om suspensionen.
4. I tilfælde af tydeligt indgreb i eller tydelig manipulation med en af køretøjets komponenter, herunder dets emissionskontrollsystem, lyddæmper, sikkerhedsrelaterede systemer eller kilometertæller med henblik på at mindske eller forvanske den kilometerstand, der er registreret i et køretøj, skal et sådant indgreb

eller en sådan manipulation anses for at udgøre en væsentlig eller farlig mangel og være strafbar med sanktioner, der er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen, har afskrækkende virkning og ikke medfører forskelsbehandling.

*** 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>)"

(9) Artikel 16 affattes således:

"Artikel 16

Udveksling af data mellem medlemsstaternes myndigheder

1. Medlemsstaterne bistår hinanden med gennemførelsen af dette direktiv. De udveksler navnlig oplysninger og data med henblik på, hvis det er nødvendigt, at kontrollere køretøjets retlige og tekniske status i den medlemsstat, hvori det er registreret, på tidspunktet for den tekniske kontrol.

Medlemsstaterne giver andre medlemsstaters kompetente myndigheder og synsvirksomheder, der er godkendt i andre medlemsstater, adgang til oplysninger i køretøjsregistre, data vedrørende indholdet af overensstemmelsesattester, den seneste synsrapport, eventuelle rapporter om syn ved vejsiden samt køretøjets kilometertalhistorik, som opbevares i nationale databaser.

Medlemsstaterne sammenkobler deres elektroniske systemer for synsrapporter og kilometertalhistorik ved hjælp af det elektroniske system MOVE-HUB, som er udviklet af Kommissionen, på en sådan måde, at de kompetente myndigheder og godkendte synsvirksomheder i enhver anden medlemsstat er i stand til at konsultere den relevante database eller det nationale køretøjsregister i enhver anden medlemsstat i realtid.

2. Senest den [INDSÆT VENLIGST DATOEN 2 år efter dette direktivs ikrafttræden] vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter om fastsættelse af de ordninger, der er nødvendige for gennemførelsen af funktionerne i det elektroniske system MOVE-HUB, og om præcisering af mindstekravene til formatet og indholdet af de oplysninger og data, som medlemsstaterne skal udveksle vedrørende køretøjer, der er genstand for teknisk kontrol. Disse gennemførelsesretsakter sikrer beskyttelsen af personoplysninger og vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 19, stk. 2.

3. De elektroniske sammenkoblinger i stk. 1 skal være operationelle inden for et år efter vedtagelsen af gennemførelsesretsakterne i stk. 2."

(10) I artikel 17 foretages følgende ændringer:

(a) Første led affattes således:

"– kun at ajourføre betegnelserne for køretøjsklasser, som omhandlet i artikel 2, stk. 1, artikel 5, stk. 1 og 2, og artikel 6, stk. 1 og 2, hvis det er relevant i tilfælde af ændringer af køretøjsklasserne som følge af ændringer i den lovgivning om typegodkendelse, som er omhandlet i artikel 2, stk. 1, uden at berøre kontrollens omfang og hyppighed"

(b) Tredje led affattes således:

"– tilpasse bilag I, punkt 3, efter en positiv vurdering af omkostninger og fordele herved for så vidt angår listen over kontrolpunkter, metoder samt årsager til, at køretøjer ikke godkendes, og vurdering af mangler".

(c) Følgende tilføjes som fjerde led:

"– præcisering af metoderne til målingen af partikelantal fra motorer med styret tænding og til målingen af nitrogenoxider (NO_x) fra motorer med kompressionstænding og styret tænding, jf. punkt 3, punkt 8.2, i bilag I."

(11) Artikel 20 affattes således:

"Artikel 20

Rapport

Senest [to år fra datoen i artikel 20a, stk. 1] fremlægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen og virkningerne af dette direktiv, navnlig for så vidt angår effektiviteten af bestemmelserne om dets anvendelsesområde, særlig i forbindelse med køretøjer i klasse L, kontrolhyppighed, gensidig anerkendelse af synsrapporter i tilfælde af omregistrering af køretøjer, der stammer fra en anden medlemsstat, og anerkendelsen af midlertidige synsrapporter. Rapporten skal også analysere, om det er nødvendigt at ajourføre bilagene, navnlig i lyset af den tekniske udvikling og praksis."

(12) Følgende indsættes som artikel 20a:

"Artikel 20a

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 Rådet forordning (EU) 2018/1999**** ("e-platform"), Kommissionen de data, der er indsamlet for hvert af de foregående tre kalenderår vedrørende køretøjer, der er blevet undersøgt på deres område. Disse data skal omfatte følgende (pr. kalenderår):

- (a) antallet af synsvirksomheder pr. medlemsstat
- (b) det samlede antal synede køretøjer
- (c) antallet af synede køretøjer pr. klasse
- (d) de områder, der er kontrolleret, og de punkter, der ikke er godkendt, i overensstemmelse med bilag I, punkt 3, til dette direktiv
- (e) antallet og klassen af kontrollerede køretøjer, som er registreret i en anden medlemsstat samt [frekvensen af, at køretøjer ikke består kontrollen,][resultatet af kontrollen].

Den første af disse rapporter skal dække årene 2027, 2028 og 2029 særskilt.

2. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter om fastsættelse af det format, medlemsstaterne skal benytte til meddelelse af dataene i stk. 1 via e-platformen. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 19, stk. 2.

Kommissionen aflægger rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om de data, der er indsamlet i henhold til stk. 1.

**** 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>)."

(13) Artikel 22 affattes således:

"Artikel 22

Forlængelse af synsrapporter i tilfælde af krise

1. I denne artikel forstås ved:
 - (a) "krisesituation": en usædvanlig, uventet og pludselig, naturlig eller menneskeskabt begivenhed af ekstraordinær karakter og omfang, der finder sted i eller uden for Unionen, og som har betydelige direkte eller indirekte konsekvenser for vejtransportområdet, og som også forhindrer eller i væsentlig grad forringer muligheden for ejere eller indehavere af køretøjer, der er registreret i medlemsstaterne, eller de relevante nationale myndigheder for at gennemføre tekniske kontroller (syn)
 - (b) "kriseperiode": den periode, i løbet af hvilken en medlemsstat har tilladelse fra Kommissionen til, i overensstemmelse med den i nr. 2 omhandlede procedure, at vedtage de i denne artikel omhandlede foranstaltninger.
2. I tilfælde af en krisesituation, der omfatter hele en medlemsstats område eller en del heraf, kan den pågældende medlemsstat henvise sagen til Kommissionen ved hjælp af en behørigt begrundet anmodning med henblik på vedtagelse af en afgørelse, der tillader medlemsstaten at vedtage de i denne artikel omhandlede foranstaltninger for hele dens område eller en del heraf. Sådanne foranstaltninger kan højst anvendes i seks måneder. Kommissionen kan på anmodning fra medlemsstaten tillade, at foranstaltningerne forlænges i yderligere perioder på seks måneder, så længe krisesituationen varer ved.
3. Kommissionen kan beslutte, at kriseperioden begynder, inden den pågældende medlemsstat henviste sagen i overensstemmelse med stk. 2.
4. Hvis Kommissionen modtager behørigt begrundede anmodninger fra to eller flere medlemsstater vedrørende én krisesituation, som omfatter hele deres område eller en del heraf, kan Kommissionen vedtage én afgørelse, som finder anvendelse på alle disse medlemsstater.
5. Uanset artikel 5, stk. 1, og artikel 10, stk. 1, og punkt 8 i bilag II kan medlemsstaternes kompetente myndigheder forlænge gyldighedsperioden for synsrapporter for alle eller visse køretøjsklasser, som er udløbet eller ellers ville udløbe i løbet af kriseperioden, med højst seks måneder. Denne periode kan forlænges med yderligere efterfølgende perioder på seks måneder, så længe krisesituationen varer ved og Kommissionen godkender det.

6. De foranstaltninger, som vedtages af medlemsstaterne på grundlag af denne artikel, meddeles omgående til Kommissionen, som underretter de øvrige medlemsstater og offentliggør en meddelelse i *Den Europæiske Unions Tidende*."

- (14) Bilag I, bilag III og bilag IV ændres som angivet i bilag I til nærværende direktiv.

Artikel 2

Ændring af direktiv 2014/47/EU

Direktiv 2014/47/EU ændres således:

- (1) Artikel 1 affattes således:

"Artikel 1

Genstand

Ved dette direktiv fastsættes mindstekrav for en ordning for tekniske syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på medlemsstaternes område, og for fjerndetektion af køretøjer, der kører på medlemsstaternes område."

- (2) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

- (a) Stk. 1 ændres således:

- i) Følgende indsættes som litra aa):

"aa) motorkøretøjer beregnet og konstrueret primært til godstransport med en totalvægt på højst 3,5 ton — køretøjsklasse N1"

- ii) Følgende tilføjes som andet afsnit:

"Artikel 4a finder også anvendelse på motorkøretøjer fortrinsvist konstrueret og fremstillet til befordring af personer og deres bagage, med højst otte siddepladser foruden førerens siddeplads — køretøjsklasse M1 — og på to-, tre- og firehjulede køretøjer, der er omhandlet i artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013***** — køretøjsklasse L.

***** 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>)."

- (b) Stk. 2 affattes således:

"2. Dette direktiv berører ikke medlemsstaternes ret til at foretage tekniske syn ved vejsiden af køretøjer, der ikke er omhandlet i stk. 1, til at kontrollere andre aspekter af vejtransport og trafiksikkerhed eller til at foretage syn på andre steder end offentlig vej. Intet i dette direktiv forhindrer en medlemsstat i at begrænse anvendelsen af en særlig køretøjstype til visse dele af dens vejnet af hensyn til trafiksikkerheden."

- (3) I artikel 3 foretages følgende ændringer:

- (a) Nr. 11), affattes således:

"11) "synsrapport": en prøvningsrapport om teknisk kontrol som defineret i artikel 3, nr. 12), i direktiv 2014/45/EU".

(b) Nr. 18) udgår.

(c) Følgende tilføjes som nr. 21) og 22):

"21) "fjerndetektion": screening af køretøjer ved hjælp af måling på vej af udstødningsemissioner, herunder nitrogenoxider og partikler, eller støjniveauer for køretøjer, som passerer nær fast eller mobilt udstyr ved vejsiden, eller ved hjælp af plume-chasing, når det drejer sig om screening af køretøjer for luftforurenende emissioner

22) "plume-chasing": måling på vej af luftforurenende emissioner fra køretøjer, som følges af et køretøj udstyret med en egnet prøvetagningsanordning og et egnet måleinstrument."

(4) Artikel 4 affattes således:

"Artikel 4

Syn ved vejsiden

Syn ved vejsiden omfatter anvendelsen af fjerndetektion, jf. artikel 4a, indledende syn ved vejsiden, jf. artikel 10, stk. 1, og mere detaljerede syn ved vejsiden, jf. artikel 10, stk. 2."

(5) Følgende indsættes som artikel 4a:

"Artikel 4a

Fjerndetektion

1. Medlemsstaterne anvender fjerndetektionsteknologi til at screene motorkøretøjer for disses luftforurenende emissioner og støjemissioner. Hvert år træffer hver medlemsstat de nødvendige foranstaltninger til at screene, hvad der svarer til mindst 30 % af flåden af motorkøretøjer, der er registreret på dens område ved hjælp af denne teknologi.
2. Medlemsstaterne anvender resultaterne af fjerndetektionen til at identificere køretøjer med høje emissioner. Et køretøj skal dog ikke anses for at have eller ikke have bestået en kontrol ved vejsiden på grundlag af målingen fra én fjerndetektion.

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at verificere udstødningsemissionerne, støjniveauerne eller begge for ethvert køretøj, hvis emissioner på grundlag af fjerndetektionsdata fra mindst tre målinger af det pågældende køretøj inden for en periode på seks måneder mistænkes for at ligge over et vist niveau. For så vidt angår udstødningsemissioner, skal dette niveau være det dobbelte af det gennemsnitlige niveau for køretøjer, som tilhører samme køretøjsklasse og emissionsklasse, og som har samme type tænding, dvs. styret tænding eller kompressionstænding. For så vidt angår støj, skal niveauet være 3 dB over det gennemsnitlige niveau for køretøjer, som tilhører samme køretøjsklasse.

Medlemsstaternes verifikation kan finde sted, som følger:

- (a) umiddelbart efter en måling ved hjælp af fjerndetektion, som led i et syn ved vejsiden, der foretages i overensstemmelse med artikel 10, herunder en kontrol

af støj- eller udstødningsemissioner eller begge, i overensstemmelse med punkt 3, punkt 8, i bilag II

- (b) for køretøjer, der er registreret i den medlemsstat, hvor målingerne ved hjælp af fjerndetektion fandt sted, inden for 15 dage fra den seneste måling ved hjælp af fjerndetektion hos en synsvirksomhed som omhandlet i artikel 12 i direktiv 2014/45/EU, efter den kompetente myndighed har underrettet ejeren inden for fem dage fra den seneste måling ved hjælp af fjerndetektion.
- 3. For så vidt angår køretøjer, der er registreret i en anden medlemsstat, underretter den kompetente myndighed den kompetente myndighed i registreringsmedlemsstaten om målingerne ved hjælp af fjerndetektion og om et eventuelt efterfølgende syn ved vejsiden, via de kontaktpunkter, der er omhandlet i artikel 17 i dette direktiv. Hvis et efterfølgende syn ved vejsiden ikke har fundet sted, anmoder registreringsmedlemsstaten indehaveren af køretøjets registreringsattest om at bringe køretøjet til en synsvirksomhed som omhandlet i artikel 12 i direktiv 2014/45/EU senest 45 dage efter den meddelelse, der modtages fra den medlemsstat, hvor målingerne ved hjælp af fjerndetektion fandt sted.
- 4. Medlemsstaterne kan også verificere udstødningsemissionerne, støjniveauet eller begge for ethvert køretøj, som mistænkes for at udlede mere end det dobbelte af eller mere end 3 dB over det gennemsnitlige niveau i stk. 2 på grundlag af blot én eller to målinger ved hjælp af fjerndetektion. Denne verifikation finder sted i overensstemmelse med stk. 3."
- (6) Artikel 5, stk. 1 og 2, affattes således:
 - "1. For så vidt angår køretøjer omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra a), b), c) og d), foretager medlemsstaterne et samlet antal indledende syn ved vejsiden, pr. kalenderår, som svarer til mindst 5 % af det samlede antal af disse køretøjer, som er registreret på medlemsstaternes område.
 - 2. For så vidt angår køretøjer omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra aa), foretager medlemsstaterne et samlet antal indledende syn ved vejsiden, pr. kalenderår, som svarer til mindst 2 % af det samlede antal af disse køretøjer, som er registreret på medlemsstaternes område."
- (7) Artikel 6, stk. 1, affattes således:

"Medlemsstaterne kan til udarbejdelse af en risikoprofil på en virksomhed anvende de kriterier, der er opstillet i bilag I. Disse oplysninger anvendes til at foretage nøjere og hyppigere kontrol af virksomheder, der er vurderet som havende høj risiko. Risikoklassificeringssystemet forvaltes af medlemsstaternes kompetente myndigheder.

For køretøjer omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra a)-c), sikrer medlemsstaterne, at oplysningerne om antallet og alvorsgraden af de i bilag II og, hvor det er relevant, bilag III til dette direktiv omhandlede mangler, der konstateres på køretøjer, der benyttes af individuelle virksomheder, indføres i det risikoklassificeringssystem, der er indført i henhold til artikel 9 i direktiv 2006/22/EF."
- (8) Artikel 7, stk. 1, affattes således:

"1. Medlemsstaterne fastsætter krav om, at førere til deres rådighed har den synsrapport, der svarer til den seneste periodiske tekniske kontrol, i elektronisk format eller en certificeret kopi heraf og rapporten fra det seneste syn ved vejsiden. Medlemsstaterne kræver, at deres myndigheder accepterer elektronisk dokumentation for sådanne tekniske kontroller og inspektioner."

- (9) Artikel 9 affattes således:

"Artikel 9

Udvælgelse af køretøjer til indledende syn ved vejsiden

Ved udvælgelsen af køretøjer med henblik på indledende syn ved vejsiden kan inspektørerne fortrinsvis udvælge køretøjer, der drives af virksomheder med en høj risikoprofil i henhold til kriterierne i bilag I til dette direktiv eller som omhandlet i direktiv 2006/22/EF. Køretøjer kan også vilkårligt udvælgelse til syn eller ved begrundet mistanke, herunder på grundlag af fjerndetektion, om, at køretøjet udgør en risiko for trafiksikkerheden eller miljøet.

- (10) I artikel 10, stk. 1, andet afsnit, foretages følgende ændringer:

- (a) Litra a) affattes således:

"a) skal inspektøren kontrollere den seneste synsrapport og rapport om syn ved vejsiden, hvis de foreligger, i overensstemmelse med artikel 7, stk. 1, og artikel 18a, stk. 1"

- (b) Litra c) affattes således:

"c) skal inspektøren foretage en visuel vurdering af fastgørelsen af køretøjets last i overensstemmelse med artikel 13".

- (11) Artikel 13 affattes således:

"Artikel 13

Kontrol af fastgørelse af lasten

1. Under syn ved vejsiden underkastes køretøjer kontrol af fastgørelsen af deres last i overensstemmelse med bilag III med henblik på at sikre, at lasten er fastgjort på en sådan måde, at den ikke er hindrende for sikker føring af køretøjerne eller udgør en trussel mod liv, helbred, ejendom eller miljøet. Der foretages kontrol til verifikation af følgende forhold i alle driftssituationer, herunder nødsituationer eller igangsætning op ad bakke:
 - (a) lastens forskellige dele kan kun i minimalt omfang ændre placering indbyrdes og i forhold til køretøjets vægge eller overflader
 - (b) lasten kan ikke bevæge sig ud af lastrummet eller falde af lastfladen.
2. Medmindre andet gælder i henhold til de krav, der er gældende for transport af visse kategorier af gods såsom gods, der er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF*****, foretages fastgørelse af lasten og syn af fastgørelsen af lasten i overensstemmelse med de principper og, i hensigtsmæssigt omfang, de

standarder, der er fastlagt i bilag III, del I, til dette direktiv. Den seneste udgave af de standarder, der er fastsat i punkt 5 i nævnte del, kan anvendes.

3. De opfølgende procedurer, der er omhandlet i artikel 14, finder også anvendelse ved væsentlige eller farlige mangler med hensyn til fastgørelse af last.
4. Medlemsstater sikrer, at det personale, der er involveret i syn af fastgørelsen af last, er hensigtsmæssigt uddannet hertil.

***** Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods (EUT L 260 af 30.9.2008, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>)."

- (12) I artikel 14 tilføjes følgende som stk. 4:

"4. Tydeligt indgreb i eller tydelig manipulation med en af køretøjets komponenter, herunder dets emissionskontrollsystem, lyddæmper og sikkerhedsrelaterede systemer, anses for at udgøre væsentlige eller farlige mangler og kan straffes med sanktioner, der er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen, har afskrækkende virkning og ikke medfører forskelsbehandling."

- (13) Artikel 16, stk. 2, affattes således:

"2. Ved afslutningen af et mere detaljeret syn udarbejder inspektøren en rapport i overensstemmelse med bilag IV. Medlemsstaterne sikrer, at køretøjets fører får udleveret en elektronisk kopi af synsrapporten."

- (14) Artikel 18, stk. 1, affattes således:

"1. I tilfælde hvor der konstateres væsentlige eller farlige mangler eller mangler, der resulterer i en indskrænkning af eller et forbud mod brug af køretøjet, i et køretøj, som ikke er registreret i den medlemsstat, hvor synet finder sted, underretter kontaktpunktet registreringsmedlemsstatens kontaktpunkt om synsresultaterne. Denne underretning skal omfatte punkterne i rapporten om synet ved vejsiden som omhandlet i bilag IV og skal meddeles registreringsmedlemsstatens kontaktpunkt ved hjælp af det meddelelsessystem (RSI-systemet), der er omhandlet i artikel 3 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2205*****.

Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter om fastsættelse af de nærmere bestemmelser vedrørende procedurerne for underretning af registreringsmedlemsstatens kontaktpunkt om køretøjer med væsentlige eller farlige mangler, jf. nævnt artikels første afsnit. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 23, stk. 2.

***** Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2205 af 29. november 2017 om gennemførelsesbestemmelser vedrørende procedurerne for underretning om erhvervskøretøjer med væsentlige eller farlige mangler, der er konstateret under et syn ved vejsiden (EUT L 314 af 30.11.2017, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj)."

- (15) Følgende indsættes som artikel 18a:

"Artikel 18a

Udveksling af data mellem medlemsstaternes myndigheder

1. Medlemsstaterne bistår hinanden med gennemførelsen af dette direktiv. De udveksler navnlig oplysninger og data med henblik på, hvis det er nødvendigt, at kontrollere et køretøjs retlige og tekniske status i den medlemsstat, hvori et køretøj er registreret, på tidspunktet for synet ved vejsiden.

Medlemsstaterne giver andre medlemsstaters kompetente myndigheder adgang til data vedrørende indholdet af overensstemmelsesattester, den seneste synsrapport, eventuelle rapporter om syn ved vejsiden samt køretøjets kilometertalhistorik, som opbevares i nationale databaser.

Medlemsstaterne sammenkobler deres elektroniske systemer for synsrapporter og kilometertalhistorik ved hjælp af det elektroniske system MOVE-HUB, som er udviklet af Kommissionen, på en sådan måde, at de kompetente myndigheder i enhver anden medlemsstat er i stand til at konsultere den relevante database eller det relevante nationale køretøjsregister i enhver anden medlemsstat i realtid.

2. Senest den [INDSÆT VENLIGST DATOEN 2 år efter dette direktivs ikrafttræden] vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter om fastsættelse af de ordninger, der er nødvendige for gennemførelsen af funktionerne i det elektroniske system MOVE-HUB, og om præcisering af mindstekravene til formatet og indholdet af de oplysninger og data, som medlemsstaterne skal udveksle vedrørende de køretøjer, der er genstand for syn ved vejsiden. Disse gennemførelsesretsakter sikrer beskyttelsen af personoplysninger og vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 23, stk. 2.
3. De elektroniske sammenkoblinger i stk. 1 skal være operationelle inden for et år efter vedtagelsen af gennemførelsesretsakterne i stk. 2."

- (16) Artikel 20 affattes således:

"Artikel 20

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) 2018/1999***** ("e-platform"), Kommissionen de data, der er indsamlet for hvert af de foregående tre kalenderår vedrørende køretøjer, der er blevet undersøgt på deres område. Disse data skal omfatte følgende oplysninger (pr. kalenderår):
 - (a) det samlede antal synede køretøjer
 - (b) antallet af synede køretøjer pr. klasse
 - (c) registreringsland for hvert synet køretøj
 - (d) i tilfælde af mere detaljerede syn, de områder, der er kontrolleret, og de punkter, der ikke er godkendt, i overensstemmelse med bilag IV, punkt 10, i dette direktiv
 - (e) resultaterne af de foranstaltninger til fjerndetektion, der gennemføres i overensstemmelse med artikel 4a i dette direktiv.

Den første af disse rapporter skal dække årene 2027, 2028 og 2029 særskilt.

2. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastsætter de nærmere bestemmelser vedrørende det format, der benyttes til meddelelse af dataene i stk. 1 via e-plattformen. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 23, stk. 2. Indtil sådanne bestemmelser træder i kraft, anvender medlemsstaterne standardformularen i bilag V.

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

***** 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>)."

- (17) I artikel 21 foretages følgende ændringer:

- (a) Andet og tredje led affattes således:

"– ajourføre bilag II, punkt 3, for så vidt angår metoder i tilfælde af, at forbedrede og mere effektive kontrolmetoder er blevet tilgængelige, uden at udvide listen over punkter, der skal kontrolleres
– tilpasse bilag II, punkt 3, efter en positiv vurdering af omkostninger og fordele, for så vidt angår listen over kontrolpunkter, metoder, årsager til, at køretøjer ikke godkendes, og vurdering af mangler i tilfælde af ændringer af obligatoriske krav, der er relevante for typegodkendelse i Unionens sikkerheds- og miljølovgivning".

- (b) Følgende tilføjes som fjerde og femte led:

"– fastsætte fælles grænser [til brug ved fjerndetektion] for udstødnings- eller støjemissioner eller for begge, som skal anvendes til at identificere køretøjer med høje emissioner, på grundlag af de resultater, medlemsstaterne fremsender Kommissionen i overensstemmelse med artikel 20, stk. 1, litra e); der kan fastsættes forskellige grænser med henblik på at identificere køretøjer med defekte emissionskontrollsystemer og køretøjer, hvis emissionskontrollsystemer har været genstand for indgreb
– præcisering af metoderne til den måling af partikelantal fra motorer med styret tænding og til den måling af nitrogenoxider (NO_x) fra motorer med kompressionstænding og styret tænding, som kræves i henhold til punkt 3, punkt 8.2, i bilag II."

- (18) Artikel 24 affattes således:

"Artikel 24

Rapport

Senest [to år fra datoen i artikel 20, stk. 1] fremlægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen og virkningerne af dette direktiv.

Rapporten skal navnlig omfatte en analyse af dets virkninger, for så vidt angår forbedringen af trafiksikkerheden og reduktion af emissioner."

- (19) Bilag II, III, IV og V ændres i overensstemmelse med bilag II til nærværende direktiv.

Artikel 3

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den [INDSÆT VENLIGST DATOEN: 2 år efter dette direktivs ikrafttræden]. De meddeler straks Kommissionen teksten til 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 love og bestemmelser, som de vedtager på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 4

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

Artikel 5

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

Indholdsfortegnelse

1.	BAGGRUND FOR FORSLAGET	1
•	Forslagets begrundelse og formål	1
•	Sammenhæng med de gældende regler på samme område.....	4
•	Sammenhæng med Unionens politik på andre områder	5
2.	RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET	6
•	Retsgrundlag	6
•	Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)	6
•	Proportionalitetsprincippet.....	7
•	Valg af instrument.....	7
3.	RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSETER OG KONSEKVENSANALYSER	7
•	Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning.....	7
•	Høringer af interessenter	8
•	Indhentning og brug af ekspertbistand.....	9
•	Konsekvensanalyse	9
•	Måltrettet regulering og forenkling	11
	Anvendelse af "én ind, én ud"-tilgangen.....	12
•	Grundlæggende rettigheder	12
4.	VIRKNINGER FOR BUDGETTET	13
5.	ANDRE FORHOLD	13
•	Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering	13
•	Forklarende dokumenter (for direktiver)	13
•	Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget	14
	Ved artikel 1, stk. 1, ændres artikel 2 i direktiv 2014/45/EU om anvendelsesområdet	14
	Ved artikel 1, stk. 2, ændres artikel 3 i direktiv 2014/45/EU om definitioner	14
	Ved artikel 1, stk. 3, erstattes artikel 4 i direktiv 2014/45/EU om forpligtelser	14
	Ved artikel 1, stk. 4, indsættes en ny artikel 4a i direktiv 2014/45/EU om registrering af kilometertal	14
	Ved artikel 1, stk. 5, ændres artikel 5 i direktiv 2014/45/EU om frister og kontrolhyppighed	15
	Ved artikel 1, stk. 6, ændres artikel 6 i direktiv 2014/45/EU om kontrollens indhold og metoder.....	15
	Ved artikel 1, stk. 7, erstattes artikel 8 i direktiv 2014/45/EU om synsrapporter	15

Ved artikel 1, stk. 8, ændres artikel 9 i direktiv 2014/45/EU om opfølgning på mangler	15
Ved artikel 1, stk. 9, erstattes artikel 16 i direktiv 2014/45/EU med en ny artikel 16 om udveksling af oplysninger mellem medlemsstaternes myndigheder.....	15
Ved artikel 1, stk. 10, ændres artikel 17 i direktiv 2014/45/EU om delegerede retsakter	16
Ved artikel 1, stk. 11, erstattes artikel 20 i direktiv 2014/45/EU om rapportering	16
Ved artikel 1, stk. 12, indsættes en ny artikel 20a i direktiv 2014/45/EU om meddelelse af oplysninger til Kommissionen	16
Ved artikel 1, stk. 13, erstattes artikel 22 i direktiv 2014/45/EU om forlængelse af gyldigheden af synsrapporter i krisesituationer	16
Ved artikel 2, stk. 1, erstattes artikel 1 i direktiv 2014/47/EU om genstand.....	16
Ved artikel 2, stk. 2, ændres artikel 2 i direktiv 2014/47/EU om anvendelsesområdet	16
Ved artikel 2, stk. 3, ændres artikel 3 i direktiv 2014/47/EU om definitioner	16
Ved artikel 2, stk. 4, erstattes artikel 4 i direktiv 2014/47/EU om syn ved vejsiden	16
Ved artikel 2, stk. 5, indsættes en ny artikel 4a om fjernmåling.....	16
Ved artikel 2, stk. 6, ændres artikel 5 i direktiv 2014/47/EF om procentdelen af køretøjer, der skal inspiceres	17
Ved artikel 2, stk. 7, ændres artikel 6 i direktiv 2014/47/EU om risikoklassificeringssystemet	17
Ved artikel 2, stk. 8, ændres artikel 7 i direktiv 2014/47/EU om forpligtelser	17
Ved artikel 2, stk. 9, erstattes artikel 9 i direktiv 2014/47/EU om udvælgelse af køretøjer til indledende syn ved vejsiden.....	17
Ved artikel 2, stk. 10, ændres artikel 10 i direktiv 2014/47/EU om indhold af og metoder for syn ved vejsiden	17
Ved artikel 2, stk. 11, erstattes artikel 13 i direktiv 2014/47/EU om kontrol af fastgørelse af lasten	17
Ved artikel 2, stk. 12, i direktiv 2014/47/EU erstattes artikel 14 i direktiv 2014/47/EU om opfølgende procedurer ved væsentlige eller farlige mangler	17
Ved artikel 2, stk. 13, ændres artikel 16 i direktiv 2014/47/EU om synsrapporten og databaserne over syn ved vejsiden	17
Ved artikel 2, stk. 14, i direktiv 2014/47/EU ændres artikel 18 i direktiv 2014/47/EU om samarbejde mellem medlemsstaterne.....	18
Ved artikel 2, stk. 15, indsættes en ny artikel 18a i direktiv 2014/47/EU om udveksling af oplysninger mellem medlemsstaternes myndigheder	18
Ved artikel 2, stk. 16, erstattes artikel 20 om meddelelse af oplysninger til Kommissionen ..	18
Ved artikel 2, stk. 17, i direktiv 2014/47/EU ændres artikel 21 i direktiv 2014/47/EU om delegerede retsakter.....	18
Ved artikel 2, stk. 18, erstattes artikel 24 i direktiv 2014/47/EU om rapportering.	18
Ved bilag I ændres følgende bilag til direktiv 2014/45/EU.	18
Bilag II ændrer følgende bilag til direktiv 2014/47/EU.	19
1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME	5

1.1.	Forslagets/initiativets betegnelse	5
1.2.	Berørt(e) politikområde(r).....	5
1.3.	Mål	5
1.3.1.	Generelt/generelle mål	5
1.3.2.	Specifikt/specifikke mål.....	5
1.3.3.	Forventet/forventede resultat(er) og virkning(er)	5
1.3.4.	Resultatindikatorer	6
1.4.	Forslaget/initiativet vedrører	6
1.5.	Begrundelse for forslaget/initiativet.....	7
1.5.1.	Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt, herunder en detaljeret tidsplan for iværksættelsen af initiativet.....	7
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	7
1.5.3.	Erfaringer fra tidligere foranstaltninger af lignende art	8
1.5.4.	Forenelighed med den flerårige finansielle ramme og mulige synergivirkninger med andre relevante instrumenter	9
1.5.5.	Vurdering af de forskellige finansieringsmuligheder, der er til rådighed, herunder muligheden for omfordeling	10
1.6.	Varigheden af forslaget/initiativet og af dets finansielle virkninger.....	10
1.7.	Planlagt(e)budgetgennemførelsesmetode(r)	10
2.	FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER	12
2.1.	Bestemmelser om overvågning og rapportering	12
2.2.	Forvaltnings- og kontrolsystem(er).....	13
2.2.1.	Begrundelse for den/de foreslåede budgetgennemførelsesmetode(r), finansieringsmekanisme(r), betalingsvilkår og kontrolstrategi.....	13
2.2.2.	Oplysninger om de konstaterede risici og det/de interne kontrolsystem(er), der etableres for at afbøde dem	13
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)	13
2.3.	Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder	13
3.	FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER.....	15
3.1.	Berørt(e) udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme og udgiftspost(er) på budgettet.....	15
3.2.	Forslagets anslåede finansielle virkninger for bevillingerne	16
3.2.1.	Sammenfatning af de anslåede virkninger for aktionsbevillingerne.....	16
3.2.1.1.	Bevillinger fra vedtaget budget.....	16

3.2.2.	Anslåede resultater finansieret med aktionsbevillinger (skal ikke udfyldes for decentrale agenturer)	19
3.2.3.	Sammenfatning af de anslåede virkninger for administrationsbevillingerne.....	20
3.2.3.1.	Bevillinger fra vedtaget budget	20
3.2.4.	Anslået behov for menneskelige ressourcer.....	20
3.2.4.1.	Finansieret over vedtaget budget	20
3.2.5.	Oversigt over de anslåede virkninger for de digitale teknologirelaterede investeringer	21
3.2.6.	Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme	21
3.2.7.	Bidrag fra tredjemand	22
3.3.	Anslåede virkninger for indtægterne.....	22
4.	DIGITALE DIMENSIONER.....	23
4.1.	Krav vedrørende digital relevans	23
4.2.	Data	25
4.3.	Digitale løsninger	25
4.4.	Vurdering af interoperabilitet.....	26
4.5.	Foranstaltninger til støtte for digital gennemførelse	26

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.

1.2. Berørt(e) politikområde(r)

Transport, trafiksikkerhed

1.3. Mål

1.3.1. Generelt/generelle mål

Det overordnede 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

Initiativets specifikke mål er:

- sikre konsekvens, objektivitet og kvalitet i den tekniske kontrol af nuværende og fremtidige køretøjer
- i væsentlig grad reducere manipulation og forbedre afsløringen af køretøjer med mangler for at gøre det muligt at opdage defekte/manipulerede sikkerheds- og emissionskontrolsystemer (dvs. luftforurening og støjemission) samt svig med kilometertallet
- forbedre elektronisk lagring og udveksling af relevante køretøjsidentifikations- og statusdata.

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, der anslås til 83,4 mia. EUR.

Den vil bidrage til at fremme den frie bevægelighed for personer og varer i EU gennem fjernelse af hindringer for omregistrering af køretøjer i en anden medlemsstat og (begrænset) anerkendelse af synsrapporter i hele EU.

Det forventes også at medføre betydelige fordele ved at indføre kontrolmetoder til syn af elektriske køretøjer, forbedret emissionskontrol (NO_x- og PN-måling) og indførelse af kontrolmetoder for ADAS og andre sikkerhedssystemer. Der forventes også fordele som følge af indførelsen af obligatoriske kontroller af fastgørelse af lasten og nye kontrolmetoder, f.eks. plume-chasing og fjernmåling til overvågning af forurenende emissioner og støjemissioner, samt datastyringsforanstaltningerne.

Initiativet forventes at føre til bedre detektering og dermed færre defekte og manipulerede køretøjer, også gennem udvidelsen af syn ved vejsiden til at omfatte lette erhvervskøretøjer. Det forventes at føre til en betydelig reduktion i antallet af manipulationer med kilometertællere som følge af en forpligtelse til at registrere kilometertal og stille registreringerne til rådighed i tilfælde af omregistrering.

Det bør også medføre fordele som følge af den obligatoriske elektroniske synsrapport, indførelsen af en registreringsattest i digitalt format, adgang til synsrapporter i nationale databaser og udvidelsen af data, der indgår i de nationale køretøjsregistre.

De samlede fordele anslås til 391,6 mia. EUR udtrykt i nutidsværdi i perioden 2026-2050 i forhold til referencescenariet.

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 ulykker, navnlig om køretøjsfejl, snart vil blive tilgængelige i stor skala. I fremtiden kan en analyse af kollisionsdataoptagere i henhold til forordningen om generel sikkerhed 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.

For så vidt angår nedbringelse af luft- og støjforurening, overvåges tendenserne i *luft- og støjforurening* løbende af EEA. En del af den reduktion, der forventes at komme i årenes løb, vil være forbundet med dette initiativ gennem bedre vedligeholdelse af køretøjer og mindre manipulation med emissionskontrollsystemerne. Fremskridt hen imod målet om at bidrage til bæredygtig mobilitet kan måles gennem tendenserne i resultaterne af periodiske syn og syn ved vejsiden samt fra fjernmålingsdata.

Hvad angår målsætningen *fremme af den frie bevægelighed*, vil resultatindikatorerne være antallet af medlemsstater, der anerkender periodiske syn gennemført i udlandet.

For at måle initiativets resultater er der fastsat følgende operationelle mål: 1) anvendelse af de nyeste sikkerheds- og emissionskontrolmetoder, 2) sammenkobling af medlemsstaternes køretøjsregistre og databaser over kilometertal gennem et fælles knudepunkt, 3) digitalisering af registreringspapirer, 4) reduktion af antallet af defekte og manipulerede køretøjer på vejene i EU.

Kommissionen 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 efter, at den reviderede lovgivning træder i kraft, vil Kommissionens tjenestegrene foretage en evaluering for at vurdere, 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 foranstaltning⁵⁶

☒ 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 kilometertalhistorikken 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 fjernmåling, hvilket kræver indkøb og installation af nyt vejsideudstyr samt et overvågningssystem.

Synsvirksomhederne skal ajourføre kontrolkravene og indføre nogle nye, hvilket vil kræve yderligere investeringer i udstyr, testkapacitet og uddannelse af inspektører. Det forventes imidlertid, at synsvirksomhederne vil være i stand til at få dækket i det mindste en del af de ekstra omkostninger gennem de yderligere forretningsmuligheder (øget antal kontroller) og i nogle tilfælde (afhængigt af medlemsstaten) gennem noget højere synsgebyrer.

Autoværksteder, 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.

Køretøjsfabrikanter vil skulle tilpasse deres systemer til en forvaltningsramme for at give synsvirksomheder og kompetente myndigheder adgang til køretøjsdata, der er nødvendige for at udføre periodiske syn og syn ved vejsiden, og foretage justeringer af deres IT-systemer for at sikre adgang til de relevante data og vedligeholdelsesomkostninger.

Nogle køretøjsejere vil også skulle have foretaget yderligere periodiske syn og/eller syn ved vejsiden. På grund af nye kontrolkrav vedrørende sikkerhed, luftforurenende emissioner og støj kan nogle køretøjsejere være nødt til at reparere deres køretøjer for at sikre, at køretøjerne kan bestå det periodiske syn og køre videre.

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*

Selv om den teknologiske udvikling sandsynligvis vil forbedre køretøjssikkerheden yderligere, vil indførelsen af nye teknologier i EU's køretøjsflåde tage nogen tid, og nogle af de nye funktioner kan også medføre nye risici. Selv om manipulation kan vanskeliggøres af tekniske løsninger, er det ligeledes usandsynligt, at den vil forsvinde, uden at køretøjskontrollen kan opdage ulovlige ændringer, navnlig af

⁵⁶

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

motorstyringssoftwaren, f.eks. ved at sikre bedre adgang til køretøjsdata. 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 at skabe mulige forvridninger af det indre marked og kun løse problemet delvist.

Problemet med utilstrækkelig kontrol med luftforurenende emissioner fra køretøjer vil vare ved, så længe køretøjer udstyret med forbrændingsmotorer kører 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 fremover. Uden at ajourføre de nuværende emissionskontrolkrav på EU-plan er det dog ikke sikkert, at medlemsstaterne indfører de mest effektive og virkningsfulde kontrolmetoder, der allerede findes. Selv om flere medlemsstater kan 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 ensidige eller bilaterale foranstaltninger såsom systematisk registrering (og eventuelt udveksling) af kilometertal eller indgå aftaler om anerkendelse af hinandens synsrapporter. Det systemiske problem med utilstrækkelig og ineffektiv udveksling af køretøjsdata i forbindelse med teknisk kontrol vil dog fortsat stå i vejen for en effektiv gennemførelse og håndhævelse af de eksisterende regler.

Eftersom vejtransport og bilindustrien er internationale sektorer, er det meget mere effektivt og virkningsfuldt 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 køretøjskontrol og fælles aftalte løsninger til udveksling af køretøjsdata mellem medlemsstaterne mere effektivt end flere ukoordinerede nationale løsninger.

Med fælles regler for kontrol af moderne køretøjsteknologier (elbiler, avancerede førerstøttesystemer og det nyeste emissionsbegrænsende udstyr) vil medlemsstaterne opnå stordriftsfordele, og fabrikanten af prøvningsudstyr kan operere på et mere ensartet marked. Det indre markeds funktion vil også blive forbedret, hvis køretøjer bliver underkastet lignende kontroller under lignende betingelser, og transportvirksomhederne får lignende omkostninger.

Koordinering af betingelserne for adgang til og udveksling af køretøjsdata på EU-plan vil ikke blot være mere effektivt end bilaterale aftaler og forhandlinger med individuelle fabrikanten, men 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 blevet 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 fra 2014 byggede på kravene i de tidligere direktiver vedrørende teknisk kontrol, syn ved vejsiden og regler om registreringsattester. For at opfylde målet om at øge sikkerheden for køretøjer på vejene blev EU's minimumsstandards for periodisk teknisk kontrol (periodiske 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 den tekniske kontrol. For at opfylde målet om at stille de nødvendige data til rådighed for og fra teknisk kontrol tilskynder direktivet om periodisk teknisk kontrol også til samarbejde og udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne, herunder fortegnelser over teknisk kontrol.

Relevansen af køretøjssikkerhedspakken er blevet mindre i de senere år på grund af den voksende kløft mellem de eksisterende krav til køretøjsikkerheden 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 i øjeblikket ikke specifikke kontrolprotokoller for at sikre overholdelse og vedligeholdelse af elbiler og hybridkøretøjer, herunder softwareopdateringer, på en sikker og effektiv måde.

Med hensyn til køretøjssikkerhedspakkens mål om at bidrage til reduktion af emissioner fra vejtransport er nogle af de kontroller, der anvendes ved periodiske syn, ikke længere tilstrækkeligt følsomme til at afsløre emissionsfejl i køretøjer med forbrændingsmotor. Moderne køretøjsmotorer og udstødningssystemer har kritiske detekteringskriterier, der ikke er omfattet af de aktuelt foreskrevne kontrolmetoder, og den nuværende køretøjssikkerhedspakkes bidrag til at reducere antallet af køretøjer med høje emissioner er blevet mindre. Derudover er der i øjeblikket ingen EU-bestemmelser om teknisk kontrol af køretøjer for manipulerede/defekte NO_x-efterbehandlingssystemer eller dieselpartikelfiltre.

Med hensyn til forbedring af udvekslingen af oplysninger om kontrolresultater 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 bruger dette. Selv om harmoniseringen af registreringsattester har gjort det lettere at indregistrere køretøjer fra andre medlemsstater og EØS, er der plads til at forbedre 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 miljøpræstationer 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 politiske mål for ren luft, herunder målene i direktivet om luftkvalitet og direktivet om nationale emissionsreduktionstilsagn, ved bedre at identificere og reducere forekomsten af meget forurenende biler, 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 periodiske syn og syn ved vejsiden og typegodkendelsesprocessen, herunder i forbindelse med anvendelsen af elektroniske periodiske syn. Forslaget er også i overensstemmelse med kravene i lovgivningen om udrangerede køretøjer.

Forslaget anses derfor for at være i overensstemmelse med relevante EU-strategier og retlige instrumenter og bidrager til EU's politiske prioriteter.

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

Enkeltstående omkostningerne i 2027 og Kommissionens løbende tilpasningsomkostninger vedrører hovedsagelig opgraderingen af IT-systemet, der fungerer som en fælles grænseflade til støtte for interaktioner 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 være den bedste udnyttelse af den nuværende organisation og de ressourcer, der indtil videre er investeret.

Den fulde gennemførelse af den reviderede køretøjssikkerhedspakke vil også kræve yderligere menneskelige ressourcer på 1 FTE/år 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)⁵⁷**

☒ **Direkte forvaltning** ved Kommissionen

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

☐ **Delt forvaltning** i samarbejde med medlemsstaterne

☐ **Indirekte forvaltning** ved at overdrage budgetgennemførelsesopgaver til:

⁵⁷

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

- ☐ 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, der opererer 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:

- enkeltstående tilpasningsomkostninger i 2027 som følge af den nødvendige tekniske opdatering af IT-plattformen og test af udvekslingen af køretøjsrelaterede oplysninger mellem medlemsstaterne anslås til 200 000 EUR
- løbende tilpasningsomkostninger (vedligeholdelse og støtte til den særlige platform), der anslås til ca. 50 000 EUR om året, og som er beregnet 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 på 1 FTE/år fra og med 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 rapportering af resultaterne via den årlige aktivitetsrapport, der udarbejdes af GD MOVE.

Med hensyn til periodiske syn skal medlemsstaterne i henhold til artikel 20a i direktivet om periodiske syn via onlinerapporteringsplatformen⁵⁸ ("e-plattformen") meddele Kommissionen de data, der er indsamlet vedrørende hvert af de foregående tre kalenderår og vedrørende de køretøjer, der er kontrolleret på deres område. Disse data skal (pr. kalenderår) angive:

- antallet af synsvirksomheder pr. medlemsstat
- det samlede antal synede køretøjer
- antallet af synede køretøjer pr. klasse
- de områder, der er kontrolleret, og de punkter, der ikke er godkendt, i overensstemmelse med bilag I, punkt 3
- hvor køretøjer, der er indregistreret i en anden medlemsstat, blev kontrolleret, antal, klasse og kontrolresultat for disse køretøjer.

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

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

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.

⁵⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1999 af 11. december 2018 om forvaltning af energunionen 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 i forbindelse med indkøb, 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 om 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 skal anvendes til opgradering og vedligeholdelse af IT-systemet. 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 vil finde anvendelse, navnlig:

- 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.)
- for at bekæmpe 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

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Nummer	OB/IOB ⁵⁹	fra EFTA-lande ⁶⁰	fra kandidatlande og potentielle kandidatlande ⁶¹	fra andre tredjelande	andre formålsbestemte 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

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

⁵⁹ OB = opdelte bevillinger/IOB = ikke-opdelte bevillinger.

⁶⁰ EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning.

⁶¹ Kandidatlande og, hvis det er relevant, potentielle kandidater på Vestbalkan.

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	År	År	År	I ALT FFR 2021-2027
			2024	2025	2026	2027 ⁶²	
Aktionsbevillinger							
Budgetpost 02 20 04 01	Forpligtelser	(1a)				0,25	0,250
	Betalinger	(2a)				0,25	0,250
Budgetpost	Forpligtelser	(1b)					0,000
	Betalinger	(2b)					0,000
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer ⁶³							
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	År	År	År	I ALT FFR 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	

⁶² År 2027 er det år, hvor gennemførelsen af forslaget/initiativet påbegyndes. For de efterfølgende år anslås de løbende tilpasningsomkostninger til 0,05 mio. EUR uden at foregribe den næste FFR.

⁶³ 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.

Aktionsbevillinger I ALT	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		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1 i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
	Betalinger	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	I ALT FFR 2021-2027
• Aktionsbevillinger I ALT (alle aktionsrelaterede udgiftsområder)	Forpligtelser	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,250
	Betalinger	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	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 I ALT under udgiftsområde 1-6 i den flerårige finansielle ramme (referencebeløb)	Forpligtelser	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
	Betalinger	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme		7	"Administrationsudgifter"				
GD: MOVE			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027 ⁶⁴	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
---	--	--	-------	-------	-------	-------	-------

i mio. EUR (tre decimaler)

		År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	I ALT FFR 2021-2027
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 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

⁶⁴

Den tekniske og digitale ramme kræver yderligere menneskelige ressourcer på 1 FTE/år fra 2027 og fremefter. For de efterfølgende år foregriber dette ikke den næste FFR.

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

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

Angiv mål og resultater ↓			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. afsnit 1.6)										I ALT	
	RESULTATER																	
	Type ⁶⁵	Gnsntl · omkostninger	Antal	Omko stning er	Antal	Omko stning er	Antal	Omko stning er	Antal	Omko stning er	Antal	Omk ostni nger	Antal	Omko stning er	Antal	Omko stning er	Antal resulta ter i alt	Omkostn inger i alt
SPECIFIKT MÅL NR. 1 ⁶⁶																		
- Resultat																		
- Resultat																		
- Resultat																		
Subtotal for specifikt mål nr. 1																		
SPECIFIKT MÅL NR. 2																		
- Resultat																		
Subtotal for specifikt mål nr. 2																		
I ALT																		

⁶⁵ Resultater er de produkter og tjenesteydelser, der skal leveres (f.eks.: antal finansierede studenterudvekslinger, antal km bygget vej osv.).

⁶⁶ Som beskrevet i afsnit 1.3.2. "Specifikt/specifikke mål".

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 BEVILLINGER	År	År	År	År	I ALT 2021-2027
	2024	2025	2026	2027	
UDGIFTSOMRÅDE 7					
Menneskelige ressourcer	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
Andre administrationsudgifter	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal UDGIFTSOMRÅDE 7	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
Uden for UDGIFTSOMRÅDE 7					
Menneskelige ressourcer	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Andre administrationsudgifter	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅDE 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

VEDTAGNE BEVILLINGER	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027 ⁶⁷
• 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

⁶⁷ Den tekniske og digitale ramme kræver yderligere menneskelige ressourcer på 1 FTE/år fra 2027 og fremefter. For de efterfølgende år foregriber dette ikke den næste FFR.

20 02 03 (KA, LA, UNE og JMD i EU-delegationerne)		0	0	0	0
Budgetpost for administrativ støtte [XX.01.YY.YY]	- 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		0	0	0	1

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.

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-platforme/værktøjer, der er direkte knyttet til gennemførelsen af 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	År	År	År	I ALT FFR 2021- 2027
	2024	2025	2026	2027	
UDGIFTSOMRÅDE 7					
IT-udgifter (organisationen/institutionen)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal UDGIFTSOMRÅDE 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 UDGIFTSOMRÅDE 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 på budgettet:	Bevillinger til rådighed i indeværende regnskabsår	Forslagets/initiativets virkninger ⁶⁸			
		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).

⁶⁸ Med hensyn til EU's traditionelle egne indtægter (told og sukkerafgifter) opgives beløbene netto, dvs. bruttobeløb, hvorfra der er trukket opkrævningsomkostninger på 20 %.

4. DIGITALE DIMENSIONER

4.1. Krav vedrørende digital relevans

R1: Krav om synsrapport i elektronisk format

- Direktiv 2014/45/EU (periodisk teknisk kontrol), artikel 8, stk. 2.
- Selv om det nuværende direktiv om periodiske syn giver mulighed for at anvende "elektronisk udarbejdede" synsrapporter, kræver det, at der udleveres en bekræftet udskrift til den person, der indbringer køretøjet til periodisk syn. Med denne foranstaltning vil der kun være krav om udstedelse af et elektronisk dokument, mens der kun udleveres en udskrift, hvis den person, der indbringer køretøjet, anmoder herom.
- Udvekslingen af data vedrørende periodiske syn under R1 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 synsrapport i papirformat.
- Berørte interessenter: Medlemsstater, ejere af køretøjer.
- Forvaltning af eksisterende nationale køretøjsregistre og databaser over periodiske syn.

R2: Elektronisk adgang til relevante data, herunder om synsrapporter lagret i nationale databaser, for registreringsmyndighederne i andre EU-medlemsstater ved hjælp af en fælles grænseflade

- Revideret direktiv 1999/37/EF (registreringsdokumenter), artikel 15, direktiv 2014/45/EU (periodisk teknisk kontrol), artikel 16, og direktiv 2014/45/EU (periodisk teknisk kontrol), artikel 18a i direktiv 2014/47/EU (syn ved vejsiden).
- Denne foranstaltning vil kræve, at medlemsstaterne giver adgang til andre medlemsstater, der anmoder om registrering eller køretøjsdata vedrørende periodiske syn og kilometertalhistorik for køretøjer, der er registreret på deres område.
- Berørte interessenter: Medlemsstaterne og Kommissionen
- For at lette udvekslingen af oplysninger vil foranstaltningen kræve, at medlemsstaterne sammenkobler deres nationale databaser (køretøjsregistre og relaterede databaser over periodiske syn, alt efter hvad der er relevant) med den eksisterende MOVE-HUB-plattform, der er udviklet og drives af Kommissionen med henblik på udveksling af forskellige vejtransportrelaterede oplysninger mellem medlemsstaterne.

R3: Indførelse af udstedelse af registreringsattester i digitalt format for gradvist at erstatte de nuværende trykte attester (og chipkort)

- Revideret direktiv 1999/37/EF (registreringsdokumenter), artikel 2, 3 og 5 og bilag III.
- Foranstaltningen vil indføre et krav om som standard at udstede nye registreringsattester i digitalt format. De tekniske detaljer for den digitale/mobile registreringsattest vil blive defineret i en gennemførelsesretsakt og henvise til de relevante ISO-standarder, som det er tilfældet med det digitale

kørekort. I lighed med det digitale kørekort vil den digitale registreringsattest være baseret på eIDAS-initiativet.

- Berørte interessenter: Medlemsstater, ejere af køretøjer.
- 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. Ligesom de fysiske dokumenter vil den digitale registreringsattest blive brugt 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 det.

R4: Tilføjelse af nye data i køretøjsregistret – det obligatoriske minimum af oplysninger (herunder bl.a.: første indregistreringsland, registreringsstatus, status for periodisk syn, ændringer som følge af omdannelse)

- Revideret direktiv 1999/37/EF (registreringsdokumenter for køretøjer), artikel 6, bilag I og II
- Det vil indeholde bestemmelser om de obligatoriske oplysninger, som medlemsstaterne som minimum skal registrere. Nye elementer kan bl.a. omfatte: a. land, hvor køretøjet blev indregistreret for første gang, b. køretøjets status (f.eks. afmeldt, midlertidigt afmeldt, suspenderet, eksporteret, udtjent, ødelagt), c. status for periodisk syn (bestået med ingen eller mindre fejl, begrænset gyldighed med større fejl, svigt – kritiske fejl) og gyldigheden af synsrapporten (herunder udløbsdato) samt batteriets status (for elbiler): batteriets identifikationsnummer, og oplysninger om, hvorvidt batteriet er blevet repareret eller udskiftet, d. ændringer i dokumentation eller ombygning – enhver vigtig køretøjsombygning, der skal godkendes og registreres, e. for et køretøj, der er permanent afmeldt, oplysninger om årsagerne til afmeldingen.
- Berørte interessenter: Medlemsstater, ejere af køretøjer.
- Forvaltning af eksisterende nationale køretøjsregistre og databaser over periodiske syn.

R5: Registrering af kilometertal i nationale databaser

- Artikel 4a i direktiv 2014/45/EU (periodisk teknisk kontrol)
- Foranstaltningen kræver, at tjenesteydere, der udfører reparations- eller vedligeholdelsesarbejde på et køretøj, registrerer kilometertallet i en dedikeret national database eller i det nationale køretøjsregister. Køretøjsfabrikanterne skal også regelmæssigt indsende kilometertal fra deres opkoblede køretøjer. Artiklen kræver også, at medlemsstaterne deler kilometertalshistorikken med inspektører, indehaveren af registreringsattesten og de kompetente myndigheder i medlemsstaterne (jf. R2).
- Berørte interessenter: Medlemsstater, køretøjsreparatører, værksteder, køretøjsfabrikanter, køretøjsejere og potentielle købere.

R6: Medlemsstaternes meddelelse af oplysninger til Kommissionen

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

- Dette krav svarer til det nuværende rapporteringskrav i henhold til direktivet om periodiske syn, men er blevet forenklet, og hyppigheden er blevet reduceret. Medlemsstaterne vil nu skulle meddele et minimumssæt af oplysninger vedrørende periodiske 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.
- Berørte interessenter: Medlemsstaterne.

4.2. Data

Kommissionen vil ikke indsamle data, bortset fra kumulative data fra medlemsstaternes rapportering (se R6 ovenfor og punkt 2.1 i denne erklæring om overvågning og rapportering for yderligere oplysninger). Disse data vedrører antallet af køretøjer, der kontrolleres ved periodiske syn og syn ved vejsiden, indregistreringsland og antallet og typerne af mangler.

Alle andre relevante krav (R1, R2, R3, R4, R5 se ovenfor) er i overensstemmelse med forordningen om den fælles digitale portal ved at lette onlineadgang til køretøjsrelaterede oplysninger, de relevante administrative procedurer og bistands- og problemløsningstjenester.

De 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.

Udveksling af oplysninger vedrørende teknisk kontrol og registreringsdata skal tilpasses 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 udvekslingen af oplysninger vil R2 kræve, at medlemsstaterne sammenkobler deres nationale databaser (køretøjsregistre og relaterede databaser over periodiske syn, 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 meddelelsesstatistikker. MOVE-HUB kan også anvendes til at formidle kilometertalhistorikken for køretøjer registreret efter R5 på tidspunktet for omregistrering af et køretøj i en anden medlemsstat.

Andre krav (R1, R3, R4) kræver ikke en central løsning og vil være baseret på de eksisterende nationale digitale løsninger. R5 vil kræve enten oprettelse af nationale databaser (svarende til det belgiske Car-Pass-system) eller anvendelse af deres nationale køretøjsregister til registrering af kilometertal.

Alle de foreslåede krav (R1, R2, R3, R4, R5, R6) 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.

R6 vil være baseret på den onlineplatform, som Kommissionen har oprettet ("e-plattformen")⁶⁹ for at lette kommunikationen mellem Kommissionen og medlemsstaterne.

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

Medlemsstaternes rapporteringsperiode er 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

R2 vil kræve, at medlemsstaterne giver adgang til andre medlemsstater, der anmoder om registrering eller køretøjsdata vedrørende periodiske syn for køretøjer, der er registreret på deres område. For at lette udvekslingen af oplysninger vil R2 kræve, at medlemsstaterne sammenkobler deres nationale databaser (køretøjsregistre og relaterede databaser over periodiske syn, 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 R1, R2, R3, R4 og R5 sandsynligvis have:

1. en positiv indvirkning på den retlige grænseoverskridende interoperabilitet, fordi de udgør en sammenhængende retlig ramme for anvendelse af og adgang til de nævnte rapporter, 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 interoperabilitet.
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 rapporter 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 gennemførelsesretsakterne/de delegerede retsakter vedtages med henblik på følgende:

⁶⁹ 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).

- Angivelse af et minimum af tekniske data, der er nødvendige for at gennemføre periodiske syn, og som skal stilles til rådighed gratis og uden forsinkelse 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.
- Sikring af ensartede betingelser for gennemførelsen af den digitale synsrapport, hvorfor Kommissionen bør tillægges gennemførelsesbeføjelser med henblik på at præcisere de interoperabilitetselementer og sikkerhedsforanstaltninger, der gælder for de QR-koder, der indføres på synsrapporter.
- I forbindelse med grænseoverskridende spørgsmål bør medlemsstaterne bistå hinanden med gennemførelsen af direktiv 2014/45/EU og 2014/47/EU. Med henblik herpå er der behov for regler om udveksling af oplysninger og køretøjsdata for at kontrollere et køretøjs juridiske og tekniske status, kilometertalhistorik, indholdet af synsrapporter og rapporter om syn ved vejsiden.
- Funktionerne i MOVE-HUB bør udvides yderligere for at give mulighed for den nødvendige udveksling af oplysninger og/eller køretøjsdata med henblik på direktiv 2014/45/EU og 2014/47/EU, navnlig for at præcisere formatet og indholdet af de oplysninger/data, der skal udveksles. Medlemsstaterne bør forbinde deres elektroniske systemer, der indeholder oplysninger om synsrapporter og kilometertalhistorik, med MOVE-HUB-systemet.
- Sikring af ensartede betingelser for medlemsstaternes gennemførelse af rapporteringskravene, idet de bør aflægge rapport om gennemførelsen af direktiv 2014/45/EU og direktiv 2014/47/EU hvert tredje år.