

Bruxelles, den 27. november 2025
(OR. en)

15613/25

**Interinstitutionel sag:
2025/0097(COD)**

**TRANS 557
CODEC 1852
ENV 1240
MI 922**

NOTE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	Rådet
Tidl. dok. nr.:	14625/25
Komm. dok. nr.:	8255/25
Vedr.:	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 – Generel indstilling

I. INDLEDNING

1. Den 24. april 2025 fremlagde Kommissionen to lovgivningsforslag om revision af "køretøjssikkerhedspakken" fra 2014. Det ene forslag ændrer direktiv 2014/45/EU om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (direktivet om periodisk teknisk kontrol) og direktiv 2014/47/EU om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område (direktivet om syn ved vejsiden), og det andet forslag erstatter direktiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for motorkøretøjer.

2. Begge forslag har et overordnet formål om yderligere at forbedre trafikssikkerheden i EU, bidrage til bæredygtig mobilitet og lette den frie bevægelighed for personer og varer i EU. Desuden har forslaget om ændring af direktivet om periodisk teknisk kontrol og direktivet om syn ved vejsiden følgende specifikke mål:
 - a. at sikre konsekvens, objektivitet og kvalitet i den tekniske kontrol ved at indarbejde teknologiske fremskridt, navnlig kontrol af elektriske køretøjer og avancerede førerstøttesystemer (ADAS), indførelse af nye kontrolmetoder for gasformige udledninger (NO_x og partikelantal) og støjemissioner og anvendelse af udstyr til måling emissioner og støj på offentlig vej til at spore køretøjer med høje emissioner
 - b. væsentligt at reducere manipulation og forbedre afsløringen af defekte køretøjer med fejlbehæftede eller manipulerede sikkerheds- og emissionskontrollsystemer samt manipulerede kilometertællere; dette mål består i ændringer af omfanget og hyppigheden af regelmæssige syn, ændringer af standarder for syn samt oprettelse af et system til registrering af kilometertal
 - c. at forbedre elektronisk lagring og udveksling af relevante køretøjsidentifikations- og statusdata og dermed øge datatilgængeligheden og lette de håndhævende myndigheders gensidige anerkendelse.

II. ARBEJDET I DE ØVRIGE INSTITUTIONER

3. Europa-Parlamentet har udpeget Transport- og Turismeudvalget (TRAN) som det kompetente udvalg for dette forslag og udpegede den 22. september 2025 Jens GIESEKE (PPE, DE) som ordfører.
4. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog sin udtalelse den 18. september 2025. Det Europæiske Regionsudvalg besluttede ikke at afgive udtalelse.

III. ARBEJDET I RÅDET OG DETS FORBEREDENDE ORGANER

5. Landtransportgruppen påbegyndte arbejdet med forslaget den 30. april 2025 under det polske formandskab med en generel præsentation fra Kommissionens side og en forelæggelse af konsekvensanalysen¹.
6. Under det polske formandskab havde Rådet en udveksling af synspunkter om køretøjssikkerhedspakken den 5. juni 2025. Ministrene så med tilfredshed på revisionen af de nuværende direktiver og ambitionen om at bevæge sig i retning af mere harmonisering, digitalisering og modernisering. Flere ministre understregede i deres indlæg også behovet for realistiske gennemførelsesfrister og for at holde omkostningerne og den administrative byrde på et minimum.
7. Det danske formandskab foretog en detaljeret gennemgang af forslaget i gruppen mellem juli og november 2025. På grundlag af delegationernes bemærkninger på gruppens møder og i form af skriftlige bemærkninger udarbejdede formandskabet otte kompromistekster.
8. Delegationerne anerkendte Kommissionens forberedende arbejde, men gav udtryk for flere betænkeligheder. Disse bekymringer vedrørte ekstraomkostninger for køretøjsejere, hvis køretøjer ville blive synet mere detaljeret eller oftere, kapacitetsbegrænsninger og effektiv drift af synsvirksomheder og mandskab til syn ved vejsiden samt omkostninger til administration såsom løbende udgifter til nyt udstyr. Flere delegationer ville have ønsket tydeligere sociale overvejelser i forslaget, hvad angår ejere af ældre biler, og påpegede, at det ikke sker ofte, at tekniske mangler i biler er årsagen til ulykker.
9. Et andet punkt, der gav anledning til bekymring, var den praktiske gennemførlighed: Delegationerne satte spørgsmålstegn ved skalerbarheden af nye kontrolmetoder, som havde bevist deres værd under laboratorieforhold (NO_x-måling af dieselbiler efter kørsel, som har varmet motoren op), og pålæggelse af metoder i medlemsstaterne, som endnu ikke er udviklet (måling af partikelantal og NO_x-måling af benzinbiler) eller ikke anvendes i vid udstrækning (emissionsmåling ved fjerndetektion).

¹ Konsekvensanalyserapporten er vedlagt det andet forslag, ST 8259/25 ADD 5-7.

10. Nogle delegerationer støttede imidlertid Kommissionens forslag om fjerndetektion, mens andre støttede nye emissionskontroller, hvis de anvendes på mere begrænsede køretøjsklasser eller kun ved syn ved vejsiden. Det var derfor særdeles vanskeligt at finde et kompromis om nye metoder til kontrol af emissioner og fjerndetektion.
11. De vigtigste ændringer, som formandskabet har foretaget, er følgende:

Direktivet om periodisk teknisk kontrol

- a. Anvendelsesområde og mindste kontrolhyppighed (artikel 2 og 5 i den ændrede retsakt): Kompromiset fastholder det anvendelsesområde for kontroller og den minimumshyppighed, som anvendes i øjeblikket. Det betyder, at den foreslåede ændring til en årlig kontrol i stedet for en kontrol hvert andet år efter ti år og indførelsen af yderligere kontroller for varevogne ikke opretholdes, og at den nuværende undtagelse, der gør det muligt at udelukke motorcykler fra anvendelsesområdet, når der anvendes alternative foranstaltninger, fastholdes.
- b. Kontrol i en anden medlemsstat end registreringsmedlemsstaten (artikel 4, stk. 4, artikel 5, stk. 1, sidste afsnit, og artikel 8, stk. 1a): Kompromiset følger Kommissionens tilgang til en midlertidig synsrapport i en anden medlemsstat, men udvider anvendelsesområdet til lette erhvervskøretøjer. Kompromiset styrker kommunikationen mellem de berørte medlemsstater og giver større fleksibilitet med hensyn til, hvornår den efterfølgende regelmæssige tekniske kontrol skal foretages i registreringsmedlemsstaten.
- c. Aflæsning af kilometertal (artikel 4a): Formandskabet fastholder forpligtelsen i forslaget til at oprette nationale databaser over kilometertal, og dermed indføres der et effektivt redskab til bekæmpelse af svig med det antal kilometer, som køretøjet har kørt. Det præciseres, at anvendelsesområdet kun bør omfatte personbiler og lette erhvervskøretøjer. De tilfælde, hvor det er obligatorisk at aflæse kilometertal og indlæse dem i databasen, vil være mere begrænsede end i forslaget: Ud over synsvirksomhederne, som allerede skal registrere data vedrørende kilometertal, vil værksteder, der er godkendt af køretøjsfabrikanter, og fabrikanter for så vidt angår opkoblede køretøjer, indgå i indberetningssystemet. Det vil være op til medlemsstaten at beslutte at medtage yderlige tilfælde, hvor aflæsninger af kilometertal skal registreres i databasen.

- d. Nye metoder til kontrol af emissioner (artikel 6, bilag I, punkt 8.2): Kompromiset har på den ene side til formål at gøre periodiske kontroller tilstrækkeligt følsomme til at afsløre emissionsfejl i moderne køretøjer, som er meget renere, hvis de fungerer i overensstemmelse med fabrikanternes konfigurationer, og dermed at yde et betydningsfuldt bidrag til EU's politiske mål for luftkvalitet² og til gennemførelsen af nye emissionsstandarder for køretøjer³. For at opnå dette støtter kompromiset i princippet Kommissionens forslag om måling af partikelantal (PN) og måling NO_x i synsvirksomheder. På den anden side reducerer kompromiset i lyset af de resterende hindringer, nemlig manglen på pålidelige metoder og praktisk skalerbarhed, det umiddelbare pres på synsvirksomhedernes kapacitet og mindsker risikoen for kontrolresultaternes robusthed ved at fastsætte et forskudt forløb baseret på gennemførelsesretsakter, som skal præcisere kontrolmetoderne og anvendelsesområdet, efterfulgt af specifikke gennemførelsesfrister.
- e. Elektronisk synsrapport (artikel 8): Næsten alle delegationer støttede forslaget om at bevæge sig i retning af en elektronisk synsrapport, der deponeres i de europæiske digitale identitetstegnebøger, mens den person, der indbringer køretøjet til teknisk kontrol, stadig kan anmode om en udskrift. Det præciseres i kompromiset, at udstedelsen af synsrapporterne til tegnebøgerne begynder fire år efter direktivets ikrafttræden. I kompromiset stilles der ikke længere krav om, at en papirkopi skal være bekræftet; det vil være tilstrækkeligt, at dens ægthed kan kontrolleres ved hjælp af en QR-kode.
- f. Dataudveksling og rapport (artikel 16, 20 og 20a): Delegationerne støttede generelt set målet om at forbedre grænseoverskridende interoperabilitet og dataudveksling i realtid mellem nationale myndigheder og i forlængelse heraf synsvirksomheder. Et stort antal medlemsstater var imidlertid ikke enige i, at en sådan udveksling kun bør bygge på MOVE-HUB-systemet, som Kommissionen har udviklet. Derfor har formandskabet indsat et nyt stykke i artikel 16, som giver medlemsstaterne mulighed for at anvende deres egne applikationer eller tredjepartsapplikationer, herunder Eucaris, til at udveksle data og tilslutte sig det elektroniske MOVE-HUB-system.

² 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).

³ Seneste: 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).

Den nye rapporteringspligt (artikel 20a) fastholdes i kompromiset med et reduceret anvendelsesområde; denne rapportering vil svare til rapporteringen i henhold til direktivet om syn ved vejsiden.

- g. Elektroniske sikkerhedssystemer⁴, fabrikantdata (artikel 5, stk. 6 og 7), og listen over andre kontrolpunkter i bilag I, punkt 3: Kompromiset går mere i detaljer om datastrømmen fra fabrikkerne og dataforvaltningen, som skal baseres på gennemførelsesretsakter. For så vidt angår de 62 punkter i det elektroniske sikkerhedssystem, der nu skal kontrolleres i henhold til Kommissionens forslag, samler kompromiset dem delvist under andre eksisterende punkter, der skal kontrolleres, gør det delvist frivilligt at teste dem, og nogle af dem udgår.
- Efter anmodning fra delegationerne tilføjes to kontrolpunkter: For det første en frivillig forbindelse mellem tilbagekaldelseskampanjer for køretøjer og teknisk kontrol med henblik på at forbedre resultaterne af tilbagekaldelseskampanjer, som har en stærk forbindelse til sikkerhed og sundhed (punkt 0.3); for det andet et syn af alarm- og brandbekæmpelsessystemerne (punkt 9.13).

Direktivet om syn ved vejsiden

- a. Anvendelsesområde (artikel 2 i den ændrede retsakt): Kompromiset støtter udvidelsen af anvendelsesområdet for syn ved vejsiden til lette erhvervskøretøjer i klasse N1. Kompromiset forsøger at imødekomme nogle delegationers stærke betænkeligheder ved på den ene side at tillade, at de udelukkes fra anvendelsesområdet, hvis de underkastes regelmæssig teknisk kontrol efter to år og derefter årligt, og på den anden side at ændre målet for andelen af det samlede antal køretøjer, der skal kontrolleres, i artikel 5.
- b. Fjerndetektion (artikel 4a og 21 i forslaget, artikel 9a og 18, stk. 3, i kompromiset): Kompromiset indfører begrebet fjerndetektion som en frivillig foranstaltning, der kan tages op til revision, når der er indhøstet yderligere erfaringer i praksis. For at lette den grænseoverskridende opfølgning efter sporing af et køretøj med høje emissioner kan Kommissionen vedtage gennemførelsesretsakter for at fastsætte tærskelværdier for et sådant grænseoverskridende samarbejde.

⁴ Dette emne er blevet omdøbt til "Avancerede førerstøttesystemer og andre sikkerhedsrelaterede systemer".

- c. Procentdel af køretøjer, der skal omfattes af indledende syn ved vejsiden (artikel 5): Kompromiset følger forslaget om at fastsætte mål om syn af en bestemt andel af det samlede antal registrerede køretøjer i hver medlemsstat i stedet for et EU-dækkende mål, og der fastsættes et nyt mål om syn af lette erhvervskøretøjer i klasse N1. Sidstnævnte mål er fastsat i forhold til (10 %) det samlede antal syn af tunge erhvervskøretøjer i stedet for 2 % af antallet af registrerede lette erhvervskøretøjer pr. år, som Kommissionen foreslog.
- d. Kontrol af fastgørelse af lasten (artikel 10, stk. 1, litra c), og artikel 13): Kompromiset afspejler det synspunkt, som flertallet af delegationerne deler, nemlig at forpligtelsen til at foretage syn kun kan henvise til det indledende syn ved vejsiden, da der ikke er tilstrækkelige ressourcer til at foretage en detaljeret kontrol af fastgørelse af lasten på hvert køretøj, der skal synes. Derfor vil en detaljeret kontrol stadig bygge på inspektørens vurdering efter den obligatoriske visuelle vurdering af fastgørelsen af lasten.
- e. Dataudveksling og rapportering (artikel 18a og 20): Kompromiset indeholder bestemmelser om dataudveksling, som er i overensstemmelse med forslaget til direktivet om periodisk teknisk kontrol, og om rapportering, som ligger tæt på Kommissionens forslag og nuværende praksis.
- f. Det detaljerede syns indhold og metoder (artikel 10 og 11 samt bilag II): Hvis de mulige kontrolpunkter for detaljerede syn ved vejsiden falder sammen med dem, der er relevante for periodisk teknisk kontrol, er de ændringer, som formandskabet har foreslået, identiske med dem, der er foreslået for direktivet om periodisk teknisk kontrol. Der er dog foretaget to ændringer: For det første præciseres det i kompromisets artikel 10, stk. 1, at standardmetoden for det indledende syn ved vejsiden er en visuel inspektion, som kan suppleres med anvendelsen af særligt udstyr. For det andet foreslås det i kompromiset med hensyn til måling af NO_x-emissioner fra dieselmotorer, at måling i forbindelse med syn ved vejsiden bør foretages inden for den treårige gennemførelsestid, i betragtning af at problemet med klargøring af køretøjer ikke er relevant, når motoren ankommer til kontrollen i varm tilstand. I betragtning af 15a præciseres det, at hvis medlemsstaten anvender synsvirksomheder til det detaljerede syn, vil et sådant detaljeret syn afhænge af indførelsen af relevante kontrolmetoder i disse synsvirksomheder efter vedtagelsen af gennemførelsesretsakter.
- I overensstemmelse med tilgangen til fjerndetektion har kompromiset tilføjet fjerndetektion, der skal bekræftes ved hjælp af standardafprøvningsmetoden, som en alternativ metode (8.1.1, 8.2.2.2-8.2.3.3).

Gennemførelse (artikel 3 i ændringsretsakten)

12. I betragtning af den ambitiøse og komplekse karakter af de krav, der indføres med de foreslåede revisioner, anmodede mange medlemsstater om en længere gennemførelsesperiode, som i kompromiset er blevet forlænget til tre år. Særligt vanskelige elementer i gennemførelsen blev håndteret med særlige gennemførelsesfaser efter vedtagelsen af gennemførelsesretsakter (se punkt 10 d. ovenfor for så vidt angår emissionskontroller og artikel 8 i direktivet om periodisk teknisk kontrol med henblik på udstedelse af elektroniske synsrapporter).
13. På mødet i gruppen den 13. november 2025 støttede delegationerne generelt formandskabets kompromis⁵ med henblik på en generel indstilling, mens nogle anmodede om yderligere præciseringer eller bad om flere ændringer. Kommissionen anerkendte formandskabets tekniske arbejde, men fremhævede, at flere af de reformelementer, som den anså for at være de vigtigste, enten er blevet reduceret i omfang eller ambitionsniveau eller er udgået. Kommissionen tog forbehold for sin holdning, også med hensyn til udvælgelse af beføjelser til delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter.
14. På mødet den 21. november godkendte De Faste Repræsentanternes Komité med et bredt flertal kompromiset i bilaget og i addendum 1⁶ til denne note. Nogle delegationer gentog deres fortsat stærke betænkeligheder med hensyn til kompleksiteten og de administrative eller tekniske byrder.

IV. KONKLUSION

15. I lyset af ovenstående opfordres Rådet (transport, telekommunikation og energi) til at nå til enighed om en generel indstilling på samlingen den 4. december 2025.

⁵ ST 14625/25 + ADD 1 REV 1.

⁶ Identisk med teksten i dokument ST 14625/25 + ADD 1 REV 1, bortset fra visse sproglige rettelser.

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 Udvalg⁷,
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁸,
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og
ud fra følgende betragtninger:

⁷ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁸ EUT C [...] af [...], s. [...].

- (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 "køretøjsikkerhedspakken"⁹. 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 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.

⁹ 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 (EUTL 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>).

- (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 tekniske 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, reparerer.
- (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, herunder elektriske køretøjer og hybride elkøretøjer. 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 i høj grad 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.
- (5a) Kontrollen med et køretøj i løbet af dets levetid bør være relativt enkel, hurtig og billig, men skal samtidig være effektiv i forhold til at nå målene i direktiverne.

- (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, forholdsmæssige og egnede kontrolmetoder ville hjælpe medlemsstaterne med 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) 2024/2881¹⁰, 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 2021-2030¹¹.
- (8) Teknisk kontrol af motorcykler medfører tydelige fordele for trafiksikkerheden. Dette er også blevet påvist af det antal medlemsstater, som allerede medtager motorcykler i deres ordninger for teknisk kontrol. Medlemsstaterne kan undtage motorcykler med en slagvolumen på over 125 cm³ eller med en maksimal kontinuerlig nominel effekt eller nettoeffekt på over 11 kW fra obligatorisk periodisk teknisk kontrol, hvis de har indført effektive alternative trafiksikkerhedsforanstaltninger såsom syn ved vejsiden.

¹⁰ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2024/2881 af 23. oktober 2024 om luftkvaliteten og renere luft i Europa (omarbejdning) (EUT L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

¹¹ SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

- (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 under hensyntagen til informationskravene i artikel 61 og bilag X i forordning (EU) 2018/858, at der som minimum bør stilles en række oplysninger til rådighed, vederlagsfrit og uden unødigt ophold, for de kompetente myndigheder eller centraliserede dataorganer, som myndighederne i en eller flere medlemsstater har givet til opgave at forvalte adgangen til de informationer, hvilket dermed bør sikre, at synsvirksomhederne også har den nødvendige adgang.
- (10) For køretøjer i klasse M1 og N1 bør registreringsmedlemsstaten anerkende en midlertidig EU-synsrapport, der er udstedt i en anden medlemsstat, i en periode på seks måneder, forudsat at den efterfølgende periodiske tekniske kontrol foretages i registreringsmedlemsstaten. Det betyder, at køretøjet skal vende tilbage til registreringsmedlemsstaten inden for gyldighedsperioden for den midlertidige EU-synsrapport for at blive underkastet den efterfølgende periodiske tekniske kontrol. 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. For at sikre klarhed om køretøjets status meddeler den medlemsstat, der gennemfører kontrollen, inden for kort tid prøvningsresultatet via MOVE-HUB til registreringsmedlemsstaten.
- (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. Manipulation med kilometertallet kan påvirke trafiksikkerheden, da køberne vildledes om slidniveauet og dermed om vedligeholdelsesbehovene, og det er sandsynligt, at køretøjet ikke har gennemgået den krævede vedligeholdelse. Foranstaltningens effektivitet har dog været begrænset, da den første tekniske kontrol for køretøjer i klasse M1 eller N1 i de fleste medlemsstater først foretages fire år efter den første registrering, og i mange medlemsstater foretages kontrollen derefter kun hvert andet år. Med udgangspunkt i yderligere erfaringer i flere medlemsstater vedrørende forskellige køretøjsklasser bør medlemsstaterne som minimum sikre, at kilometertallet aflæses, når som helst en reparatør godkendt af køretøjsfabrikanter udfører vedligeholdelse eller reparation af et køretøj i klasse M1 eller N1, og at aflæsningerne registreres i en national database eller et nationalt køretøjsregister. Godkendte reparatører opererer inden for en fabrikants distributionssystem. For yderligere at øge antallet af datapunkter i køretøjers kilometertalhistorik kan medlemsstaterne give andre tjenesteydere, navnlig uafhængige reparations- eller vedligeholdelsesværksteder, adgang til at foretage registreringer i den samme nationale database eller det samme nationale køretøjsregister og kan også medtage andre udbydere af pålidelig aflæsning af kilometertallet såsom forsikringsselskaber eller biludlejningsfirmaer. Medlemsstaterne bør sikre, at disse aflæsninger er tilgængelige for de kompetente myndigheder og indehaveren af registreringsattesten og bør give inspektørerne kilometertællerhistorikken (data og/eller vurdering).
- (12a) Desuden bør medlemsstaterne kræve, at fabrikanter eller deres repræsentanter overfører aflæsninger af opkoblede køretøjers kilometertal hver tredje måned. Eftersom medlemsstaterne ikke har direkte adgang til disse data, er de ikke ansvarlige for dataenes kvalitet. 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 kilometertalhistorikken er tilgængelig for indehaveren af registreringsattesten. Medlemsstaterne kan beslutte at opkræve et administrativt gebyr, når de giver indehaveren af registreringsattesten kilometertællerhistorikken. 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 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.
- (13a) For at sikre korrekt kontrol af elektriske køretøjer og hybride elkøretøjer, herunder de nye avancerede elektroniske systemer er det vigtigt, at inspektørerne er korrekt uddannet både i forbindelse med grunduddannelsen og genopfriskningskurser. Med henblik på kontrol af de forskellige nye typer køretøjer og systemer bør medlemsstaterne have mulighed for at godkende inspektører, der har specialiseret sig i kun at foretage kontrol af specifikke typer køretøjer eller kun at foretage visse typer kontroller. Medlemsstater, der ønsker at gøre brug af denne mulighed, bør sikre, at den attest, der udstedes til disse inspektører, klart angiver inspektørens begrænsning med hensyn til gennemførelsen af teknisk kontrol.

- (14) I dag er moderne køretøjer udstyret med mange nye avancerede elektroniske systemer, som gør dem mere sikre og støtter føreren. Det kan være ikkeobligatorisk eller obligatorisk med typegodkendelse for disse systemer, hvor Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144¹² 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 periodiske tekniske kontroller 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) 2023/688¹³ 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 syn ved vejsiden, 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.

¹² 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>).

¹³ 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>).

- (15a) Kommissionen bør med henblik på måling af NO_x fra køretøjer med motorer med kompressionstænding i forbindelse med periodisk teknisk kontrol ved hjælp af gennemførelsesretsakter præcisere kravene til klargøring af køretøjer – på grundlag af undersøgelser, der bekræfter, hvilke metoder der er egnede – og hvilke Eurostandarder der bør være omfattet af anvendelsesområdet, inden disse køretøjer kan medtages i emissionskontrollen. Måling af NO_x fra køretøjer med motorer med kompressionstænding i forbindelse med syn ved vejsiden kan lettere gennemføres, da køretøjerne er udvalgt og opvarmet til kontrollen. Hvis det er planlagt, at denne opfølgning skal finde sted i en synsvirksomhed, som udfører teknisk kontrol, afhænger denne opfølgning af, at der indføres passende metoder til prøvning af emissioner i overensstemmelse med gennemførelsesretsakterne.
- (15b) Med hensyn til måling af partikelantal (PN) for køretøjer med motor med styret tænding bør Kommissionen præcisere målingsmetoderne og grænseværdierne ved hjælp af gennemførelsesretsakter, inden de kan medtages i emissionskontrollen. Kommissionen kan ved hjælp af gennemførelsesretsakter præcisere metoden, grænseværdierne, og hvilke Eurostandarder der bør medtages ved måling af NO_x fra motorer med styret tænding.
- (15c) Effektiviteten af tilbagekaldelseskampagner for køretøjer i overensstemmelse med forordning (EU) 2018/858 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og med forordning (EU) 2023/988 om produktsikkerhed i almindelighed afhænger af, at køretøjsejerne eller indehaverne af registreringsattesten følger op. Teknisk kontrol kan lette tilbagekaldelseskampagner for køretøjer, hvis den mangel, der har ført til kampagnen, udgør en alvorlig risiko for sikkerheden eller sundheden for ombordværende personer eller for andre trafikanter eller miljøet. Der bør derfor etableres en forbindelse mellem tilbagekaldelseskampagner og teknisk kontrol. Via denne forbindelse bør medlemsstaterne have mulighed for at afgøre, om en bestemt tilbagekaldelseskampagne skal underkastes teknisk kontrol, og for at kategorisere den mangel, der har forårsaget tilbagekaldelsen, som en væsentlig eller farlig mangel. Kategoriseringen af manglen kan påvirke resultatet af den tekniske kontrol og kan føre til, at køretøjet anses for ikke at have bestået kontrollen, indtil manglen er blevet udbedret, og udbedringen er blevet kontrolleret ved en efterfølgende teknisk kontrol.

- (15d) Etableringen af forbindelsen mellem tilbagekaldelseskampagner og teknisk kontrol afhænger af en pålidelig og ajourført informationsstrøm fra fabrikkerne til de kompetente myndigheder og efterfølgende til synsvirksomhederne. Denne forbindelse berører ikke de regler, der sikrer, at køretøjets ejer eller indehaveren af registreringsattesten er blevet behørigt informeret om tilbagekaldelseskampagnen og har fået mulighed for at bringe køretøjet ind til undersøgelse og reparation, og ændrer ikke det ansvar, som fabrikker og andre erhvervsdrivende i forsyningskæden har for at træffe passende korrigerende foranstaltninger, herunder tilbagekaldelse af køretøjer, hvis et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed udgør en alvorlig risiko for sikkerheden eller sundheden for ombordværende personer eller for andre trafikanter eller miljøet, og dette ansvar overføres heller ikke til offentlige myndigheder.
- (16) [...].
- (17) [...]
- (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 væsentligt ændret eller modificeret. Dette omfatter tilfælde, hvor der er en ændring af køretøjsskassen eller emissionsniveauerne, f.eks. som følge af monteringen af et partikelfilter, eller når et køretøj konverteres til at køre på et alternativt brændstof, eller en ændring af kørselssystemet. Dette forhindrer eller begrænser ikke nationale forskrifter om godkendelse af modificerede eller ændrede køretøjer, der er registreret i den pågældende medlemsstat.
- (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. Dette gælder også for rapporten om det mere detaljerede syn ved vejsiden.

- (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) 2016/679¹⁴. 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 eller farlige 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 trafikikkerheden 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 afhjulpet, og udbedringen er blevet kontrolleret ved en efterfølgende teknisk kontrol. Suspensionen bør registreres i registreringsmedlemsstatens køretøjsregister.
- (22) Indgreb i eller manipulation med et køretøjs emissionskontrollsystem, højspændingssystem, herunder batteristyringssystem, lyddæmper eller sikkerhedsrelaterede systemer, kan forårsage væsentlige eller farlige mangler og bør kunne straffes med sanktioner, der er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen, har afskrækkende virkning og ikke må medføre forskelsbehandling. Indgreb i eller manipulation med indebærer bl.a. bevidst deaktivering, ændring eller justering af køretøjssystemer og -komponenter med det formål at ændre funktionen som oprindeligt angivet af fabrikanten for at omgå forskrifter eller tekniske krav.

¹⁴ 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>).

- (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 direktiverne 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. Denne udveksling bør også omfatte den typeattest, der er udstedt i henhold til forordning (EU) 2018/858. Medlemsstaterne kan sikre dataadgang i henhold til de regler om dataudveksling, der er fastsat i nævnte forordning.
- (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, for at sammenkoble medlemsstaternes nationale elektroniske registre¹⁵. 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)¹⁶.

¹⁵ 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).

¹⁶ 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).

- (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 synsrapporter, midlertidige EU-synsrapporter og kilometertalhistorik til MOVE-HUB med henblik på udveksling af meddelelser. Medlemsstaterne kan fortsat anvende deres egne applikationer eller tredjepartsapplikationer, herunder det europæiske informationssystem vedrørende køretøjer og kørekort (Eucaris), til sammenkoblingen med det elektroniske MOVE-HUB-system. Udvekslingen af oplysninger og data ved hjælp af MOVE-HUB bør være operationel inden for to 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 EU-synsrapporter. Med forbehold af Kommissionens godkendelse bør medlemsstaterne have tilladelse til at forlænge den administrative gyldighed af EU-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) Lette erhvervskøretøjer i klasse N1 bruges mere intensivt end private biler, ofte i tætbefolkede områder. I betragtning af det større antal lette erhvervskøretøjer i klasse N1, der er i brug i Unionen, bør lette erhvervskøretøjer i klasse N1 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. Erfaringerne fra nogle medlemsstater har vist, at detektionsraterne øges væsentligt sammenlignet med obligatoriske kontrolmetoder. Fjerndetektionsudstyr kan systematisk anvendes til at screene store andele af køretøjsflåden i reelle forhold på vejen. Emissioner fra køretøjer er dynamiske, og emissionerne topper hyppigere under bestemte forhold, f.eks. ved koldstart. En enkelt stationær måling med fjerndetektion kan med held angive et køretøj med høje emissioner, som er defekt eller har været genstand for indgreb. Alt efter hvor omfattende den målte overskridelse er, kan det være nødvendigt at foretage flere stationære målinger med fjerndetektion for at bekræfte, at et køretøj har høje emissioner. 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.
- (28a) Fjerndetektion kan ikke erstatte et syn ved vejsiden, men kan anvendes til at udvælge køretøjer til yderligere syn ved vejsiden. Kontrollen af målingen ved hjælp af fjerndetektion kan enten finde sted som et syn ved vejsiden umiddelbart efter en måling ved hjælp af fjerndetektion eller hos en synsvirksomhed. Eftersom fjerndetektion identificerer køretøjer med høje emissioner, uanset hvilken medlemsstat de er registreret i, bør den medlemsstat, der har identificeret køretøjet, og registreringsmedlemsstaten samarbejde om at sikre passende opfølgning på grundlag af harmoniserede værdier for køretøjer med høje emissioner.

- (28b) Syn ved vejsiden eller hos en synsvirksomhed bør følge de kontrolmetoder, der er fastsat i henholdsvis punkt 8.1 og 8.2 i bilag II til direktiv 2014/47/EU og i bilag I til direktiv 2014/45/EU. Det betyder f.eks., at hvis en dieselbil eller et let dieseldrevet erhvervskøretøj i klasse N1, der er udstyret med en Euro 5b-motor eller nyere, eller et tungt erhvervskøretøj eller en tung bus i klassen Euro VI mistænkes for at udsende fine partikler over den lovbestemte grænseværdi på godkendelsestidspunktet, bør deres emissioner kontrolleres ved måling af partikelantal i overensstemmelse med punkt 8.2.3.1 i det relevante bilag. For dieselskøretøjer uden partikelfilter kontrolleres emissionerne ved hjælp af måling af tæthed. Kontrol af dieselskøretøjers NO_x-emissioner følger den nye målemetode i overensstemmelse med punkt 8.2.3.3 i det relevante bilag. Medlemsstaterne bør fastlægge metoden til verifikation af udstødningsemissioner for køretøjer i klasse L. Støjemissionen bør kontrolleres ved hjælp af en støjmåler.
- (29) [...]
- (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. Desuden bør medlemsstaterne foretage indledende syn ved vejsiden af lette erhvervskøretøjer i klasse N1, som svarer til mindst 10 % af det samlede antal indledende syn ved vejsiden af tunge erhvervskøretøjer.
- (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) Fastgørelse af lasten er af afgørende betydning for trafiksikkerheden. En visuel vurdering af fastgørelsen af lasten bør være en obligatorisk del af det indledende syn ved vejsiden i alle medlemsstater. Der kan efterfølgende foretages en mere detaljeret kontrol af fastgørelsen af lasten på grundlag af resultatet af det indledende syn ved vejsiden.
- (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 gøres tilgængelige for de kompetente myndigheder, b) de interoperabilitetslementer og sikkerhedsforanstaltninger, som finder anvendelse på de QR-koder, der er indført på synsrapporter, c) de nødvendige elementer i og krav til formatet og indholdet af de oplysninger og data, der skal udveksles, d) det format, hvori dataene om periodisk kontrol og syn ved vejsiden skal meddeles, e) kravene til klargøring af køretøjer og til at angive, hvilke Eurostandarder der bør være omfattet ved måling af nitrogenoxider (NO_x) for motorer med kompressionstænding i synsvirksomheder, som udfører teknisk kontrol, f) angive metoder og grænseværdier for måling af partikelantal (PN) og for måling af nitrogenoxider (NO_x) for motorer med styret tænding og g) fastsætte de fælles grænser for udstødnings- eller støjmissioner eller begge, som gennem fjerndetektion bør anvendes til at identificere køretøjer med høje emissioner, når en sådan identifikation bør føre til grænseoverskridende opfølgning. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011¹⁷.
- (34) [...]

¹⁷ 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>).

- (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) Medlemsstaterne bør, når de gennemfører direktiv 2014/45/EU, regelmæssigt indberette de væsentligste data om det samlede antal synede køretøjer pr. klasse, de kontrollerede områder og punkter, der ikke er bestået, til Kommissionen. For så vidt angår syn ved vejsiden kræves der 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 anerkendelsen af midlertidige EU-synsrapporter, og i direktiv 2014/47/EU. Der bør lægges særlig vægt på erfaringerne med fjerndetektion med henblik på generel indarbejdning i ordningen for teknisk kontrol, hvor det er relevant.

- (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 dokumenter¹⁸ 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 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:

¹⁸ EUT C 369 af 17.12.2011, s. 14.

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 T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b og T4.3b, der navnlig anvendes på offentlig vej til erhvervskørsel."

b) Stk. 2, syvende led, affattes således: "

- køretøjer i 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, hvor medlemsstaten har indført effektive alternative trafikikkerhedsforanstaltninger for to- eller trehjulede køretøjer under hensyntagen til navnlig de relevante trafikikkerhedsstatistikker dækkende de seneste fem år. Medlemsstaterne skal oplyse Kommissionen om sådanne undtagelser."

2) I artikel 3 foretages følgende ændringer:

a) Nr. 1) affattes således:

"1) "køretøj ": ethvert motorkøretøj, der ikke kører på skinner, eller påhængskøretøjer dertil, bortset fra trolleybusser, dvs. køretøjer, der har forbindelse til en elektrisk ledning."

b) Følgende indsættes som nr. 6a):

"6a) "opkoblet køretøj": ethvert køretøj, som er fremstillet med en trådløs forbindelse, der kan overføre aflæsninger af kilometertal."

c) 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".

d) Nr. 12) affattes således:

"12) "synsrapport": en prøvningsrapport om teknisk kontrol i digitalt format eller en udskrift heraf, som kan kontrolleres i overensstemmelse med artikel 8, stk. 2, og som udstedes af den kompetente myndighed eller en synsvirksomhed".

e) Følgende indsættes som litra 12a):

"12a) "midlertidig EU-synsrapport": en synsrapport, der udstedes af den kompetente myndighed eller en synsvirksomhed etableret i en anden medlemsstat end køretøjets registreringsmedlemsstat i overensstemmelse med artikel 8".

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. 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. Medlemsstaterne kan anerkende en synsrapport, 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.
4. For så vidt angår køretøjer i klasse M₁ og N₁ kan teknisk kontrol i overensstemmelse med artikel 8 også foretages i en anden medlemsstat end køretøjets registreringsmedlemsstat. Registreringsmedlemsstaten skal anerkende gyldigheden af en midlertidig EU-synsrapport, der er udstedt i den anden medlemsstat.
5. Køretøjsfabrikanter stiller tekniske oplysninger til rådighed for relevante kompetente myndigheder i et format, der er præciseret ved de i stk. 6 omhandlede gennemførelsesretsakter, uden vederlag og unødigt forsinkelse, på ikkediskriminerende vis og i et maskinlæsbart format. Disse kompetente myndigheder kan beslutte at give centraliserede dataorganer til opgave at foranstalte datastrømmen fra fabrikanter og forvalte adgangen til de tekniske oplysninger. De kompetente myndigheder eller de udpegede centraliserede dataorganer gør de tekniske oplysninger tilgængelige for synsvirksomhederne.
6. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter med henblik på at præcisere det sæt af tekniske oplysninger, som skal anvendes til teknisk kontrol af de punkter, der skal prøves, om anvendelse af de anbefalede kontrolmetoder, og for at fastsætte detaljerede bestemmelser vedrørende dataformatet og procedurerne for adgang til de relevante tekniske oplysninger, idet det sikres, at oplysningerne gør det muligt klart at identificere køretøjet og den deraf følgende liste over fabriksmonterede tilvalgsmuligheder. Sådanne tekniske oplysninger kan navnlig omfatte instrukser og data om brugen af køretøjets elektroniske grænseflade, diagnosefejlkode, identificering af integriteten af software og den korrekte softwareversion samt beskrivelser og illustrationer af advarselsindikatorer eller kontrollamper.

Disse gennemførelsesretsakter skal tage hensyn til de betingelser og foranstaltninger for adgang til OBD-informationer, der er fastsat i overensstemmelse med bilag X, tillæg 4 til forordning (EU) 2018/858; adgang til tekniske oplysninger, som Kommissionen har fastlagt, jf. afsnit 1, skal imidlertid være vederlagsfri.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 19, stk. 2.

7. Medlemsstaterne sikrer, at ansvaret for, at køretøjet holdes i sikker og trafikikker stand, er fastsat i national ret."

4) Følgende indsættes som artikel 4a:

"Artikel 4a

Registrering af kilometertallet

1. Hver medlemsstat sikrer, at aflæsningerne af kilometertallet registreres i en national database eller et nationalt køretøjsregister i forbindelse med periodisk teknisk kontrol af køretøjer i klasse M₁ eller N₁, og når reparatører godkendt af køretøjsfabrikanter udfører reparations- eller vedligeholdelsesarbejde på sådan et køretøj. Medlemsstaterne skal også kræve, at køretøjsfabrikanter eller deres repræsentanter overfører aflæsninger af kilometertallet for opkoblede køretøjer, som de har fremstillet, hver tredje måned regnet fra datoen for den første registrering af køretøjet. Aflæsningerne af kilometertallet registreres i den pågældende nationale database eller det pågældende nationale køretøjsregister.
2. Medlemsstaterne kan også kræve, at andre tjenesteydere, f.eks. dem, der udfører reparations- eller vedligeholdelsesarbejde på et sådant køretøj, registrerer aflæsninger af kilometertal i den database eller det nationale køretøjsregister, der er omhandlet i stk. 1.

3. Medlemsstaterne stiller kilometertalhistorikken for køretøjer, som de har registreret, til rådighed for inspektører, indehaveren af registreringsattesten og de kompetente myndigheder i de medlemsstater, der er ansvarlige for teknisk kontrol, for omregistrering og godkendelse af køretøjer og for det register eller den database, der er omhandlet i stk. 1. Medlemsstaterne kan beslutte kun at stille en vurdering af kilometertalhistorikken til rådighed for inspektørerne.
4. Medlemsstaterne træffer passende foranstaltninger til at gøre potentielle købere af brugte køretøjer bekendte med, at indehaveren af registreringsattesten har adgang til den i stk. 3 omhandlede kilometertalhistorik.
5. Medlemsstaterne stiller også de data vedrørende kilometertal, som opbevares i de i stk. 1 omhandlede nationale databaser eller nationale køretøjsregistre til rådighed for de nationale statistiske kontorer og for Kommissionen (Eurostat) i overensstemmelse med artikel 17a og 17b i forordning (EF) nr. 223/2009*.
6. I tilfælde af indgreb i eller manipulation med kilometertællere med henblik på at mindske eller forvanske den kilometerstand, der er registreret i et køretøj, skal et sådant indgreb eller en sådan manipulation straffes med sanktioner, der er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen, har afskrækkende virkning og ikke medfører forskelsbehandling.

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 223/2009 af 11. marts 2009 om europæiske statistikker og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets 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 kontrolhyppighed

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
 - 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 T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b og T4.3b, der hovedsagelig 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), skal medlemsstaterne for så vidt angår den tekniske kontrol, der er omhandlet i artikel 4, stk. 4, planlægge den næste tekniske kontrol på en måde, hvorpå varigheden af den midlertidige synsrapport overholdes.

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. 2 affattes således:

"2. For hvert af de i stk. 1 nævnte områder skal medlemsstatens kompetente myndigheder eller synsvirksomheden foretage en teknisk kontrol, der mindst omfatter de punkter, som er omhandlet i bilag I, punkt 3, og benytte den anbefalede metode, eller en tilsvarende metode godkendt af en kompetent myndighed, der gælder for kontrol af de punkter, der er fastsat i bilag I, punkt 3. Kontrollen kan også omfatte en undersøgelse af, om det pågældende køretøjs respektive dele og komponenter svarer til de krævede sikkerheds- og miljømæssige karakteristika, som var gældende på tidspunktet for godkendelse eller i givet fald på tidspunktet for eftermontering.

Kontrollen udføres ved hjælp af eksisterende teknikker og udstyr og uden brug af værktøj til at afmontere eller fjerne nogen del af køretøjet.

Senest [INDSÆT VENLIGST: 24 måneder efter dette ændringsdirektivs ikrafttræden] vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter, der præciserer følgende:

a) metoderne til klargøring af køretøjet til måling af emissioner af nitrogenoxider (NO_x) fra motorer med kompressionstænding og identifikation af de Euroemissionsklasser, der er forbundet med disse metoder,

b) metoder og grænseværdier til måling af partikelantal (PN) fra motorer med styret tænding,

jf. bilag I, punkt 3, punkt 8.2. Kontrolprocedurerne skal være operationelle i synsvirksomhederne senest fire år efter vedtagelsen af gennemførelsesretsakterne.

Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter for at præcisere metoderne og grænseværdierne og for at identificere de Euroemissionsklasser, der er forbundet med denne metode, til måling af NO_x fra motorer med styret tænding, jf. bilag I, punkt 3, punkt 8.2. Kontrolprocedurerne skal være operationelle i synsvirksomhederne senest fire år efter vedtagelsen af gennemførelsesretsakterne.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 19, stk. 2."

c) 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."

d) Følgende stykke tilføjes:

"4. Med henblik på udstedelse af en midlertidig EU-synsrapport i henhold til artikel 4, stk. 4, skal køretøjet, hvis det er fremstillet til kørsel i den anden side af vejen, ikke underkastes kontrol af de punkter i bilag I, som køretøjet ikke er fremstillet til at overholde, i den medlemsstat, der foretager kontrollen."

7) Artikel 8 affattes således:

"Artikel 8

Synsrapport og midlertidig EU-synsrapport

1. Medlemsstaterne sikrer, at de synsvirksomheder eller i givet fald de kompetente myndigheder, der har udført en teknisk kontrol af et køretøj, udsteder en synsrapport eller i det tilfælde, der er omhandlet i artikel 4, stk. 4, en midlertidig EU-synsrapport for dette køretøj, som mindst angiver de standardiserede elementer fra de respektive harmoniserede EU-koder, der er fastsat i bilag II.

Med virkning fra den [ikrafttræden + 4 år + 1 dag] sikrer medlemsstaterne, 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 og midlertidige EU-synsrapporter indeholder de oplysninger, der er nødvendige med henblik på autentificering og validering af rapporterne.

Medlemsstaterne informerer Kommissionen om troværdige udstedere af synsrapporter og af midlertidige EU-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.

- 1a. En midlertidig EU-synsrapport er gyldig i seks måneder. Den kompetente myndighed meddeler uden unødigt forsinkelse og senest inden for fem kalenderdage resultatet af kontrollen til registreringsmedlemsstaten.

Medmindre registreringsmedlemsstaten anerkender synsrapporter udstedt af den pågældende medlemsstat i overensstemmelse med artikel 4, stk. 3, skal den efterfølgende tekniske kontrol finde sted i køretøjets registreringsmedlemsstat. Den midlertidige EU-synsrapport skal indeholde oplysninger herom.

2. Medlemsstaterne skal kræve, at synsvirksomheder eller, hvis det er relevant, de kompetente myndigheder, på anmodning herom udleverer en udskrift af synsrapporten eller den midlertidige EU-synsrapport til den person, som indbringer køretøjet til teknisk kontrol. Disse udskrifter skal være brugervenlige og indeholde en interoperabel QR-kode, der gør det muligt at kontrollere deres ægthed, gyldighed og integritet. Senest et år efter vedtagelsen af gennemførelsesretsakterne i stk. 8 skal 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.
- 3a. Medlemsstaterne meddeler hver ny model af synsrapporten eller den midlertidige EU-synsrapport 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 digital format eller papirformat, i tilfælde af at et køretøj, for hvilket der foreligger en gyldig dokumentation for periodisk teknisk kontrol, skifter ejer.
5. Synsvirksomhederne meddeler elektronisk den pågældende medlemsstats kompetente myndighed oplysningerne i de synsrapporter eller de midlertidige EU-synsrapporter, som de udsteder. Sådan meddelelse skal foretages uden unødigt forsinkelse efter udstedelsen af hver synsrapport eller midlertidige EU-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.
6. Medlemsstaterne kan beslutte, at de oplysninger, der er omfattet af den foregående synsrapport eller den midlertidige EU-synsrapport, stilles til rådighed for inspektørerne.
7. 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.

8. 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 og midlertidige EU-synsrapporter
 - d) udstedelse og verifikation af en gyldig, sikker og interoperabel QR-kode
 - e) meddelelse af troværdige udstedere af synsrapporter og midlertidige EU-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 af den kompetente myndighed i medlemsstaten, hvori det attesteres, at køretøjet er i trafiksikker stand.

4. Indgreb i eller manipulation med et køretøjs emissionskontrollsystem, højspændingssystem, herunder batteristyringssystem, lyddæmper eller sikkerhedsrelaterede systemer, der forårsager væsentlige eller farlige mangler, straffes med sanktioner, der er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen, har afskrækkende virkning og ikke må medføre 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>)."

- 8a) Artikel 10, stk. 1, første afsnit, affattes således:

"1. Synsvirksomheden, eller i givet fald den kompetente myndighed, i den medlemsstat, der har foretaget en teknisk kontrol af et køretøj registreret på dens område eller en teknisk kontrol i overensstemmelse med artikel 4, stk. 4, skal fremlægge en attest, såsom en påtegning i registreringsattesten, en selvkøbende mærkat, et certifikat, en elektronisk verifikation eller enhver anden lettilgængelig oplysning, for ethvert køretøj, som er godkendt efter en sådan kontrol. På attesten angives den dato, hvor den næste tekniske kontrol skal finde sted."

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.
 - a. Medlemsstaterne giver andre medlemsstaters kompetente myndigheder og synsvirksomheder, der er godkendt i andre medlemsstater, adgang til oplysninger i køretøjsregistre, data vedrørende indholdet af overensstemmelsesattester, hvis de er tilgængelige, resultatet af den seneste synsrapport eller i det tilfælde, der er omhandlet i artikel 4, stk. 4, den midlertidige EU-synsrapport udstedt inden for de seneste tre år, rapporter om syn ved vejsiden for mindst de seneste tre år samt køretøjets kilometertalhistorik, som opbevares i nationale databaser, for mindst de seneste tre år.
 - b. Medlemsstaterne sammenkobler deres elektroniske systemer vedrørende data i synsrapporter, midlertidige EU-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.
 - c. Forpligtelsen i litra b) betragtes som opfyldt, hvis medlemsstaterne anvender deres egne applikationer eller tredjepartsapplikationer, herunder det europæiske informationssystem vedrørende køretøjer og kørekort (Eucaris), til at udveksle data og til at tilslutte sig det elektroniske MOVE-HUB-system.

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 to 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.

- 11) Artikel 20 affattes således:

"Artikel 20

Rapport

Senest den 31. marts 2032 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 EU-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"), de data, der er indsamlet for hvert af de foregående tre kalenderår vedrørende køretøjer, der er blevet undersøgt på deres område, til Kommissionen. Disse data skal omfatte følgende (pr. kalenderår):
 - a) det samlede antal synede køretøjer
 - b) antallet af synede køretøjer pr. klasse
 - c) de områder, der er kontrolleret, og de punkter, der ikke er godkendt, i overensstemmelse med bilag I, punkt 3, til dette direktiv.

2. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter om fastsættelse af det format, medlemsstaterne skal benytte til meddelelse af dataene i stk. 1 via e-plattformen. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 19, stk. 2.
3. 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

Ændringer 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 gradvis anvendelse af fjerndetektion af køretøjer, der kører på medlemsstaternes område."

2) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) I stk. 1 indsættes følgende litra aa):

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

b) Følgende indsættes som stk. 1a:

"1a. Medlemsstater, der foretager årlig periodisk teknisk kontrol af køretøjer i klasse N1, der er registreret på deres område, i overensstemmelse med direktiv 2014/45/EU med virkning fra to år efter, at køretøjet er registreret første gang, kan udelukke denne køretøjsklasse fra dette direktivs anvendelsesområde."

c) 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. 13) affattes således:

"13) "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."

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 10 % af det samlede antal indledende syn ved vejsiden af de i stk. 1 omhandlede køretøjer."

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, og rapporten fra det seneste detaljerede syn ved vejsiden. Medlemsstaterne kræver, at deres myndigheder accepterer elektronisk dokumentation for sådanne tekniske kontroller og syn ved vejsiden."

- 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 om, at køretøjet udgør en risiko for trafiksikkerheden eller miljøet."

- 9a) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 9a

Fjerndetektion

1. Medlemsstaterne kan anvende fjerndetektionsteknologi til at screene motorkøretøjer for disses luftforurenende emissioner og støjemissioner og kan på grundlag af fjerndetektion udvælge køretøjer til et indledende syn ved vejsiden. Medlemsstaterne kan også anvende fjerndetektion til at identificere køretøjer med potentielt høje emissioner, hvis emissioner kan verificeres hos en synsvirksomhed som defineret i direktiv 2014/45/EU. Medlemsstater, der anvender fjerndetektionsteknologi, underretter Kommissionen herom.
2. Kommissionen kan på grundlag af oplysninger fra medlemsstater, der anvender fjerndetektion i overensstemmelse med artikel 20, stk. 3, vedtage gennemførelsesretsakter, der fastsætter et sæt fælles grænser til brug ved fjerndetektion for udstødnings- eller støjemissioner eller for begge og tilhørende nøjagtighedskrav såsom gentagne målinger, der skal anvendes til at identificere køretøjer med høje emissioner, som kræver opfølgning i en anden medlemsstat i overensstemmelse med artikel 18, stk. 3. Der kan fastsættes forskellige krav til fast eller mobilt fjerndetektionsudstyr eller plume-chasing, og der kan fastsættes grænser med henblik på at identificere køretøjer med defekte emissionskontrollsystemer og køretøjer, hvis emissionskontrollsystemer har været genstand for indgreb.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 23, stk. 2."

10) I artikel 10 foretages følgende ændringer:

a) I stk. 1, andet afsnit, foretages følgende ændringer:

aa) 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"

bb) Litra b) affattes således:

"b) skal inspektøren foretage en visuel vurdering af den tekniske tilstand af køretøjet. Denne visuelle vurdering kan suppleres med anvendelsen af særligt udstyr"

cc) Litra c) affattes således:

"c) skal inspektøren foretage en visuel vurdering af fastgørelsen af køretøjets last"

b) Stk. 2 affattes således:

"2. På grundlag af resultatet af det indledende syn beslutter inspektøren, om køretøjet eller påhængskøretøjet dertil skal underkastes et mere detaljeret syn ved vejsiden og kontrol af fastgørelse af lasten i overensstemmelse med artikel 13."

c) Stk. 3 affattes således:

"3. Et mere detaljeret syn ved vejsiden skal omfatte punkterne på den liste, der er opstillet i bilag II, som betragtes som nødvendige og relevante, navnlig under hensyntagen til sikkerheden for så vidt angår bremses, dæk, hjul, chassis og gener, og de anbefalede metoder til kontrol af disse punkter.

Senest [INDSÆT VENLIGST: 24 måneder efter dette ændringsdirektivs ikrafttræden] vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter, der præciserer metoderne og grænseværdierne til måling af emissionerne af partikelantal (PN) fra motorer med styret tænding, jf. bilag II, punkt 3, punkt 8.2. Kontrolprocedurerne skal være operationelle i synsvirksomhederne senest fire år efter vedtagelsen af gennemførelsesretsakterne.

Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter for at præcisere metoderne og grænseværdierne og for at identificere de Euroemissionsklasser, der er forbundet med denne metode, til måling af NO_x fra motorer med styret tænding, jf. bilag II, punkt 3, punkt 8.2. Kontrolprocedurerne skal være operationelle i synsvirksomhederne senest fire år efter vedtagelsen af gennemførelsesretsakterne."

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 23, stk. 2."

11) Artikel 13 affattes således:

"Artikel 13

Kontrol af fastgørelse af lasten

1. Under syn ved vejsiden kan køretøjer underkastes en mere detaljeret 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. Indgreb i eller manipulation med et køretøjs emissionskontrollsystem, højspændingssystem, herunder batteristyringssystem, lyddæmper eller sikkerhedsrelaterede systemer, der forårsager væsentlige eller farlige mangler, straffes med sanktioner, der er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen, har afskrækkende virkning og ikke må medføre 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) I artikel 18 foretages følgende ændringer:

a) 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 procedurene 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 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)."

b) Følgende stykke tilføjes:

"3. I tilfælde, hvor en medlemsstat, der anvender fjerndetektion i overensstemmelse med artikel 9a, har identificeret et køretøj, der er registreret i en anden medlemsstat, som et køretøj med høje emissioner under anvendelse af de tærskler og nøjagtighedsniveauer, der er fastsat i den gennemførelsesretsakt, der er omhandlet i artikel 9a, stk. 2, underretter medlemsstaten via det kontaktpunkt, der er omhandlet i artikel 17, den kompetente myndighed i registreringsmedlemsstaten om resultaterne af målingerne ved hjælp af fjerndetektion og, hvis relevant, om det efterfølgende syn ved vejsiden. Hvis et efterfølgende syn ved vejsiden ikke har fundet sted, kan den medlemsstat, der har målt emissionerne, anmode den kompetente myndighed i registreringsmedlemsstaten om at træffe opfølgende foranstaltninger, alt efter hvad der skønnes hensigtsmæssigt af registreringsmedlemsstaten, såsom at underkaste køretøjet et syn ved vejsiden eller en teknisk kontrol, der omfatter måling af de relevante emissioner."

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 køretøjet er registreret, på tidspunktet for synet ved vejsiden.
 - a) Medlemsstaterne giver andre medlemsstaters kompetente myndigheder og synsvirksomheder, der er godkendt i andre medlemsstater, adgang til oplysninger i køretøjsregistre, data vedrørende indholdet af overensstemmelsesattester, hvis de er tilgængelige, resultatet af den seneste synsrapport, eventuelle midlertidige EU-synsrapporter udstedt inden for de seneste tre år, rapporter om syn ved vejsiden for mindst de seneste tre år samt køretøjets kilometertalhistorik, som opbevares i nationale databaser.

- b) Medlemsstaterne sammenkobler deres elektroniske systemer vedrørende data i 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.
- c) Forpligtelsen i litra b) betragtes som opfyldt, hvis medlemsstaterne anvender deres egne applikationer eller tredjepartsapplikationer, herunder det europæiske informationssystem vedrørende køretøjer og kørekort (Eucaris), til at udveksle data og til at tilslutte sig det elektroniske MOVE-HUB-system.
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 to 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 Rådet forordning (EU) 2018/1999***** ("e-platform"), de data, der er indsamlet for hvert af de foregående tre kalenderår vedrørende køretøjer, der er blevet undersøgt på deres område, til Kommissionen. 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.

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

3. Medlemsstater, der har givet Kommissionen meddelelse om anvendelsen af fjerndetektion i overensstemmelse med artikel 9a, stk. 1, meddeler senest et år efter en sådan underretning Kommissionen niveauet for udstødnings- eller støjemissioner, hvis det er relevant, pr. køretøjsklasse samt nøjagtighedskrav såsom gentagne målinger, som de har fastsat for at identificere køretøjer med høje emissioner, sammen med oversigter over tilhørende måleresultater. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen eventuelle ændringer af disse niveauer og krav."

***** 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) Artikel 21, andet og tredje punktum, 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".

18) Artikel 24 affattes således:

"Artikel 24

Rapport

Senest den 31. marts 2032 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 reduktionen af emissioner."

18a) Følgende indsættes som artikel 24a:

"Artikel 24a

Revision

Efter at have modtaget rapporter om fjerndetektion i overensstemmelse med artikel 20, stk. 3, fra mindst fem medlemsstater vurderer Kommissionen effektiviteten af fjerndetektion i overensstemmelse med artikel 9a."

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 [VENLIGST INDSÆT DATO: 3 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. Medlemsstaterne fastsætter de nærmere regler for henvisningen.

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 [...].
