

Bruxelles, den 25. april 2025
(OR. en)

**Interinstitutionel sag:
2025/0096(COD)**

**8259/25
ADD 6**

**TRANS 146
CODEC 473
IA 31**

FØLGESKRIVELSE

fra: Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen

modtaget: 24. april 2025

til: Thérèse BLANCHET, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union

Komm. dok. nr.: SWD(2025) 97 final

Vedr.: ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE
RESUMÉ AF RAPPORTEN OM KONSEKVENSANALYSEN
Ledsagedokument til forslag til
forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af
direktiv 2014/45/EU om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og
påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF,
direktiv 2014/47/EU om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører
på Unionens område, og 1999/37/EF om registreringsdokumenter for
motorkøretøjer

Hermed følger til delegationerne dokument SWD(2025) 97 final.

Bilag: SWD(2025) 97 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 24.4.2025
SWD(2025) 97 final

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

RESUMÉ AF RAPPORTEN OM KONSEKVENSANALYSEN

Ledsagedokument til forslag til

forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2014/45/EU om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF, direktiv 2014/47/EU om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og 1999/37/EF om registreringsdokumenter for motorkøretøjer

{COM(2025) 179 final} - {COM(2025) 180 final} - {SEC(2025) 119 final} -
{SWD(2025) 96 final} - {SWD(2025) 98 final} - {SWD(2025) 99 final}

A. Behov for handling

Hvad er problemet, og hvorfor er det et problem på EU-plan?

Dette initiativ har til formål at evaluere og yderligere forbedre den indvirkning på køretøjers trafiksikkerhed og miljøpræstationer, som de tre direktiver i køretøjssikkerhedspakken har. På trods af eksisterende EU-lovgivning og forbedringer inden for køretøjsteknologi, herunder aktiv sikkerhed og intelligente førerstøttesystemer i nye køretøjer, er der stadig usikre køretøjer på vejene i EU, hvilket bidrager til, at der sker ulykker, enten som hovedårsag eller som en medvirkende faktor. Nogle usikre køretøjer opdages ved periodiske syn eller syn ved vejsiden, dvs. køretøjer med alvorlige eller farlige mangler. Andre vil muligvis ikke blive opdaget, enten fordi det ikke er muligt i periodiske syn eller syn ved vejsiden, eller fordi de ikke kontrolleres. Disse omfatter køretøjer med manipulerede sikkerhedsfunktioner og køretøjer med last, der ikke er fastgjort korrekt.

Det andet problem er utilstrækkelig kontrol med luftforurenende stoffer og støjmissioner fra køretøjer. Nogle af de kontroller, der foretages i de nuværende periodiske syn, er ikke længere følsomme nok til at opdage emissionsfejl, og de nuværende kontrolprocedurer er ikke egnede til at opfylde EU's politiske mål for luftforurening og støj. Måling af nitrogenoxidmissioner (NO_x) eller partikelantalværdier (PN-værdier) for nye biler er stadig ikke omfattet af den nuværende køretøjssikkerhedspakke, og der findes i øjeblikket ingen EU-regler om kontrol af, om køretøjer har manipulerede eller defekte NO_x-efterbehandlingssystemer eller partikelfiltre. På grund af disse mangler er køretøjssikkerhedspakkens bidrag til at reducere antallet af køretøjer med høje emissioner blevet mindre. Desuden er direktiverne ikke effektive med hensyn til at håndhæve reglerne om grænseoverskridende trafik og handel med køretøjer i EU.

Direktiverne i køretøjssikkerhedspakken var genstand for en efterfølgende evaluering, som blev gennemført umiddelbart efter konsekvensanalysen. Konklusionen af evalueringen var, at køretøjssikkerhedspakken kun delvist opfyldt målene om at bidrage til øget trafiksikkerhed og hjælpe med at reducere luftforurenende emissioner fra vejtransport. Defekte køretøjer opdages muligvis stadig ikke altid, da nogle køretøjsskasser ikke er genstand for periodiske syn eller syn ved vejsiden i nogle medlemsstater, eller fordi kontrolhyppigheden eller -omfanget ikke er tilpasset deres højere sikkerheds- og miljörisiko. De konstaterede svagheder i den nuværende køretøjssikkerhedspakke kræver, at direktiverne tilpasses, så de ikke blot imødekommer de nuværende behov, men også fremtidige udfordringer såsom kontrol af avanceret førerstøtte og automatiserede systemer.

Vejtransport, især godstransport, er en international sektor, hvor godkendelse og inspektion af køretøjer reguleres på EU-plan og internationalt plan (UNECE). Den har derfor i sagens natur en stærk grænseoverskridende dimension. De konstaterede problemer findes på tværs af hele Unionen og har de samme underliggende årsager.

Hvilke resultater skal der opnås?

I overensstemmelse med den europæiske grønne pagt og strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet vil initiativet bidrage til at forbedre trafiksikkerheden i EU og den bæredygtige mobilitet samt fremme den frie bevægelighed for personer og varer i EU. Med henblik herpå er initiativets specifikke mål: 1) at sikre konsekvens, objektivitet og kvalitet i den tekniske kontrol af nuværende og fremtidige køretøjer, 2) i væsentlig grad at reducere manipulation og forbedre afsløringen af køretøjer med mangler for at gøre det muligt at opdage defekte/manipulerede sikkerheds- og emissionskontrollsystemer (dvs. luftforurening og støjmission) samt svig med kilometertallet, og 3) at forbedre elektronisk lagring og udveksling af specifikke køretøjsdata

og dermed løse problemet med utilstrækkelig tilgængelighed af sådanne data og de håndhævende myndigheders gensidige anerkendelse.

Hvad er merværdien ved at handle på EU-plan (nærhedsprincippet)?

Eftersom vejtransport og bilindustrien opererer på tværs af grænserne i det indre marked og internationalt, er det meget mere effektivt og virkningsfuldt at løse problemerne på EU-plan end på medlemsstatsplan. Selv om national praksis historisk set er forskellig, er et vist minimumsniveau af harmonisering inden for køretøjskontrol og fælles aftalte løsninger til udveksling af køretøjsdata mellem medlemsstaterne mere effektivt end flere ukoordinerede nationale løsninger. Med fælles regler for kontrol af moderne køretøjsteknologier (elbiler, avancerede førerstøttesystemer (ADAS) og det nyeste emissionsbegrænsende udstyr) vil medlemsstaterne opnå stordriftsfordele, og fabrikanter af prøvningsudstyr kan operere på et mere homogent marked.

B. Løsninger

Hvilke løsninger er overvejet for at nå målene? Foretrækkes en bestemt løsning frem for andre? Hvis ikke, hvorfor?

Der er udarbejdet fire løsninger (løsning 1a, 1b, 2 og 3) på problemerne. Alle løsninger tilpasser periodiske syn til elbiler og medtager nye kontrolelementer gennem elektroniske periodiske syn (herunder kontrol af sikkerheds- og emissionsrelevante systemers softwareintegritet). De omfatter også nye emissionskontrolmetoder for både partikler og NO_x, der er nødvendige for at tilpasse sig nyere emissionsbegrænsende teknologier og for at opdage køretøjer med høje emissioner, herunder manipulerede køretøjer. Der kræves også en teknisk kontrol efter enhver væsentlig ændring, der f.eks. omfatter ændring af fremdriftssystemet eller emissionsklassen, i alle løsninger samt digitalisering af synsrapporten, sammenkobling af nationale køretøjsregistre og udvidelse af de harmoniserede køretøjsdata i disse registre. Alle løsninger indfører også et krav om, at medlemsstaterne registrerer kilometertal i nationale databaser og stiller disse registreringer til rådighed for andre medlemsstater i tilfælde af omregistrering.

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

Løsning 2 kombinerer de fleste af foranstaltningerne i løsning 1a og løsning 1b. Den omfatter en yderligere foranstaltning om datastyring, der har til formål at definere procedurerne for og metoderne til adgang til tekniske oplysninger om køretøjer (herunder køretøjsdata). Den vil

også indføre syn ved vejsiden af lette erhvervskøretøjer. **Løsning 3** er den mest ambitiøse løsning, da den går endnu videre med harmoniseringen af anvendelsesområdet og metoderne for periodiske syn og den gensidige anerkendelse af synsrapporter. I forhold til foranstaltningerne i løsning 2 tilføjer løsning 3 en yderligere udvidelse af anvendelsesområdet for periodiske syn til at omfatte alle motorcykler uden undtagelse og lette påhængskøretøjer, og den udvider syn ved vejsiden til at omfatte motorcykler. Den omfatter også et krav om, at synsrapporter, der er udstedt i andre EU-medlemsstater, anerkendes af registreringsmedlemsstaten uden begrænsninger.

Løsning 2 er den foretrukne løsning, da den anses for at være effektiv med hensyn til at nå de politiske mål, giver stor effektivitet og nettofordele og er i overensstemmelse med de veletablerede nationale politikker på området.

Hvad er de forskellige interesserede parter synspunkter? Hvem støtter hvilken løsning?

Den foretrukne løsning støttes af organisationerne på området for periodiske syn (CITA, FSD m.fl.) samt forbrugere (FIA), prøvningsudstyr (EGEA) og motorcykelproducenter (ACEM). Den støttes også af nogle medlemsstater, navnlig dem, der har tusindvis af mindre synsvirksomheder. Med hensyn til adgang til og udveksling af oplysninger understregede forskellige respondenter (herunder CITA, EGEA og EReg) betydningen af fri og nem adgang til køretøjsdata for at udføre korrekte syn. Strengere krav til fastgørelse af lasten i denne løsning støttes kraftigt af logistikbranchen.

C. De foretrukne løsnings virkninger

Hvilke fordele er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers fordelene ved de vigtigste af de mulige løsninger)?

Løsning 2 vil bidrage til at øge trafikikkerheden i EU med en anslået virkning på 6 912 reddede menneskeliv og 64 885 undgåede alvorlige kvæstelser i perioden 2026-2050 i forhold til referencescenariet. Den vil også bidrage til bæredygtig mobilitet ved at reducere luftforurenende emissioner og støjmissioner, hvilket vil føre til besparelser i de eksterne omkostninger, der anslås til 83,4 mia. EUR (udtrykt som nutidsværdi i perioden 2026-2050 i forhold til referencescenariet). Den vil bidrage til at fremme den frie bevægelighed for personer og varer i EU gennem fjernelse af hindringer for omregistrering af køretøjer i en anden medlemsstat og (begrænset) anerkendelse af synsrapporter i hele EU.

Løsning 2 forventes at medføre betydelige fordele ved at indføre kontrolmetoder til elbilsyn, forbedret emissionskontrol (NO_x- og PN-måling) og indførelse af kontrolmetoder for avancerede førerstøttesystemer og andre sikkerhedssystemer. Den årlige kontrol af køretøjer, der er ældre end ti år, vil ikke blot medføre store sikkerheds- og miljømæssige fordele, men vil også skabe tusindvis af nye arbejdspladser, navnlig i medlemsstater, hvor arbejdspladser går tabt i bilindustrien. Der forventes også fordele som følge af indførelsen af obligatoriske kontroller af fastgørelse af lasten og datastyringsforanstaltninger. Nye testmetoder som f.eks. "plume chasing" og telemåling til screening af forurenende stoffer og støjmissioner fra et stort antal køretøjer vil gøre detekteringen af køretøjer med høje emissioner betydeligt mere effektiv.

Løsning 2 forventes at forbedre detekteringen og dermed føre til færre defekte og manipulerede køretøjer, også gennem udvidelsen af syn ved vejsiden til at omfatte lette erhvervskøretøjer. Den forventes at føre til en betydelig reduktion i antallet af manipulationer af kilometertællere som følge af en forpligtelse til at registrere kilometertal og stille registreringerne til rådighed i

tilfælde af omregistrering. Den bør også medføre fordele som følge af den obligatoriske elektroniske synsrapport, indførelsen af en registreringsattest i digitalt format, adgang til synsrapporter i nationale databaser og udvidelsen af relevante køretøjsdata, der indgår i de nationale køretøjsregistre. De samlede fordele ved den foretrukne løsning anslås til 391,6 mia. EUR udtrykt i nutidsværdi i perioden 2026-2050 i forhold til referencescenariet.

Hvilke omkostninger er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers omkostningerne ved de vigtigste af de mulige løsninger)?

De samlede omkostninger ved den foretrukne løsning (løsning 2) anslås til 65,9 mia. EUR udtrykt i nutidsværdi i perioden 2026-2050 i forhold til referencescenariet. Af disse er den største andel af omkostningerne administrative omkostninger for andre virksomheder (dvs. køretøjsejere) i forbindelse med yderligere periodiske syn og samarbejde om syn ved vejsiden med de offentlige myndigheder (svarende til ca. 39 % af de samlede omkostninger i løsning 2) efterfulgt af tilpasningsomkostninger for synsvirksomheder (til udstyr, uddannelse og yderligere inspektører til at udføre synene), hvilket svarer til ca. 35 % af de samlede omkostninger i løsning 2. De administrative omkostninger for de nationale offentlige forvaltninger vedrører hovedsagelig oprettelsen af databasen over kilometertal og driften af systemet (3,6 % af de samlede omkostninger i løsning 2). De administrative omkostninger for borgerne anslås på den anden side til 21 % af de samlede omkostninger i den foretrukne løsning og skyldes den obligatoriske årlige kontrol af køretøjer, der er ældre end ti år, indførelsen af syn ved vejsiden af motorcykler og de yderligere emissionskontroller af køretøjer, der konstateres at være meget forurenende. Andre omkostninger udgør en forholdsvis lille andel af de samlede omkostninger.

Hvordan påvirker den foretrukne løsning SMV'er og konkurrenceevnen?

Der vil være yderligere omkostninger for synsvirksomheder, som er SMV'er, som følge af tilpasning til elbiler og hybridkøretøjer, medtagelse af elektroniske periodiske syn til kontrol af overholdelsen af forordningen om generel sikkerhed, obligatorisk PN- og NO_x-kontrol, yderligere emissionskontroller for lette erhvervskøretøjer og støjmåling af motorcykler. Disse ekstraomkostninger vedrører uddannelse af inspektører og erhvervelse af det nødvendige udstyr. Omkostningerne til ekstraudstyr betyder imidlertid yderligere indtægter for producenterne af værkstedsudstyr, hvoraf mange også er SMV'er. Samtidig vil synsvirksomhederne kunne få dækket eventuelle omkostningsstigninger gennem synsgebyrerne og dermed opretholde deres fortjeneste, samtidig med at de får nye indtægtskilder. Det vil primært være SMV'er, der vil drage fordel af de 19 000-20 000 nye job, der vil blive skabt takket være hyppigere og mere sofistikerede kontroller. De store synsvirksomheder vil muligvis få større fordele end de mindre virksomheder, men de bør alle i princippet drage fordel heraf. Endelig vil en mere effektiv håndhævelse af rammen for teknisk kontrol sikre mere fair konkurrence, mindske mulighederne for at opnå prisfordele på grundlag af lavere køretøjsstandarder og undgå den nødvendige vedligeholdelse af køretøjer.

Vil den foretrukne løsning få væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder?

Den foretrukne løsning forventes at føre til enkeltstående og tilbagevendende administrative omkostninger for medlemsstaternes myndigheder, der anslås til 2,39 mia. EUR udtrykt i

nutidsværdi i perioden 2026-2050. Disse omkostninger vil blive drevet af foranstaltningen til bekæmpelse af svig med kilometertallet, hvor der skal udvikles et system til registrering af kilometertallet for køretøjer på autoværksteder og andre værksteder. Udtrykt i nutidsværdi i perioden 2026-2050 anslås de samlede enkeltstående og tilbagevendende administrative omkostninger som følge af denne foranstaltning til 2,12 mia. EUR. Desuden vil kontrol ved vejsiden af varevogne medføre tilbagevendende administrative omkostninger (dvs. arbejdskraftomkostninger til de yderligere kontroller), der anslås til 107,5 mio. EUR udtrykt i nutidsværdi i perioden 2026-2050 i forhold til referencescenariet.

De samlede tilpasningsomkostninger for den foretrukne løsning anslås til 207,2 mio. EUR udtrykt i nutidsværdi i perioden 2026-2050 i forhold til referencescenariet, hvoraf 29,7 mio. EUR er enkeltstående omkostninger. De største ekstra tilpasningsomkostninger for myndighederne opstår som følge af indførelsen af fjernmåling og muligheden for at anvende plume chasing til at måle NO_x-emissioner fra lastbiler samt installationen af støjkameraer. Dette omfatter enkeltstående omkostninger til indkøb af det nødvendige udstyr, etablering af den tilsvarende IT-infrastruktur og relateret uddannelse af inspektører samt løbende omkostninger til vedligeholdelse af udstyr og dataforvaltning og arbejdskraftomkostninger for de inspektører, der udfører plume chasing. De samlede tilpasningsomkostninger som følge af denne foranstaltning i perioden 2026-2050 anslås til 192,9 mio. EUR udtrykt i nutidsværdi i forhold til referencescenariet.

Initiativet forventes også at medføre omkostningsbesparelser for de nationale myndigheder, som opstår som følge af indførelsen af synsrapporten i elektronisk format, sammenkoblingen af nationale køretøjsregistre og udstedelsen af digitale registreringsattester. Besparelserne forventes at være betydelige og nå op på 5,23 mia. EUR, udtrykt i nutidsværdi over perioden 2026-2050.

Proportionalitetsprincippet

Den foretrukne løsning anses for at stå i et rimeligt forhold til, hvad der er nødvendigt for at nå de overordnede politiske mål. Løsningen er begrænset til, hvad der bedst kan opnås på EU-plan (med hensyn til harmonisering af kontrolmetoder og -omfang samt med hensyn til at finde fælles løsninger for at sikre effektiv deling af og adgang til de nødvendige køretøjsdata). Selv om nogle af foranstaltningerne er forbundet med betydelige omkostninger, opvejer fordelene i høj grad omkostningerne.

D. Opfølgning

Hvornår vil foranstaltningen blive taget op til fornyet overvejelse?

Fem år efter, at den reviderede lovgivning er taget i anvendelse, foretager Kommissionen en evaluering af køretøjssikkerhedspakken for at kontrollere, i hvilket omfang initiativets mål er nået, og fremlægger sine vigtigste resultater vedrørende gennemførelsen i rapporten til Rådet og Europa-Parlamentet. Rapporten ledsages om nødvendigt af passende henstillinger.