



**FIVA**

Position paper:

We Protect

We Preserve

We Promote

## FIVA's holdningspapir til EU's forslag om teknisk kontrol og registrering af køretøjer 2025

Maj 2025

### Baggrund

Den 24. april 2025 fremlagde Europa-Kommissionen en lovgivningspakke med henblik på at modernisere EU's regler om teknisk kontrol og registrering af køretøjer. FIVA (*Fédération Internationale des Véhicules Anciens*) glæder sig over initiativets overordnede mål om at forbedre sikkerheden og gennemsigtigheden. Vi er dog bekymrede for, at flere bestemmelser risikerer at underminere principperne om bevarelse, restaurering og den cirkulære økonomi.

### Anbefalinger

FIVA opfordrer Europa-Parlamentet og Rådet til:

- Fastholde den nuværende tilgang til historiske køretøjer, herunder medlemsstaternes frihed til at definere og forvalte deres periodesynsordninger
- indføre et krav om, at alle medlemsstater skal beskytte køretøjer af historisk interesse i overensstemmelse med EU's definition
- Bekræfte princippet om, at køretøjer skal vurderes i forhold til de tekniske og miljømæssige krav, der var gældende på tidspunktet for deres første registrering eller typegodkendelse. Et køretøj bør ikke afregistreres eller underkendes ved synet, blot fordi det ikke opfylder standarder, der ikke eksisterede, da det blev fremstillet.
- Give fleksibilitet i forhold til youngtimers og brugte køretøjer, så de nationale myndigheder hver kan tilpasse inspektionskravene på grundlag af den faktiske brug og den faktiske tilstand
- Sørge for, at anti-manipulationsbestemmelser ikke straffer lovlige reparationer, tuning eller restaureringer, især hvor originale dele ikke længere er tilgængelige. Forslaget bør præcisere, at "manipulation" henviser til forsætlige manipulationer, der modvirker sikkerheds- eller miljøkontrol, ikke æstetiske eller ikke-kritiske tekniske ændringer.
- Genoverveje den obligatoriske prøvning af motorcykler og fremme evidensbaserede og risikostyret tilgange eksempelvis som ved vejsidesyn.
- Tilpasse forslaget tydeligere til målene for den cirkulære økonomi, navnlig med hensyn til holdbarhed, reparationsmuligheder og cirkularitet.

## I. Historiske køretøjer: Definitionen er bevaret, men der er behov for en stærkere lovgivningsmæssig beskyttelse.

FIVA glæder sig over, at forslaget om at revidere direktiv 2014/45/EU **bevarer den nuværende definition og behandling af historiske køretøjer**. I henhold til gældende ret defineres et "køretøj af historisk interesse" i direktivets artikel 3, stk. 7, som:

*"ethvert køretøj, der anses for at være af historisk interesse af registreringsmedlemsstaten, og som opfylder alle følgende betingelser:*

- det blev fremstillet eller registreret for første gang for mindst 30 år siden*
- dets specifikke type, som defineret i den relevante EU-lovgivning eller nationale lovgivning, er ikke længere i produktion*
- det er historisk bevaret og vedligeholdt i sin oprindelige tilstand og har ikke undergået væsentlige ændringer i de tekniske egenskaber dens hovedkomponenter såsom motor, bremses, styretøj eller affjedring."*

Direktivet giver medlemsstaterne mulighed for at undtage disse køretøjer fra periodisk teknisk kontrol under anerkendelse af deres begrænsede anvendelse, kulturelle betydning og de unikke tekniske egenskaber.

FIVA glæder sig over, at 2025 forslaget ikke ændrer denne definition eller fjerner medlemsstaternes beføjelser til at undtage sådanne køretøjer. Vi ser dette som en klar anerkendelse af historiske køretøjers unikke karakter og vigtigheden af deres fortsatte bevarelse og cirkulation.

Forslaget kan indføre en stærkere bemyndigelse, for at sikre, at alle medlemsstater yder et grundlæggende niveau af lovgivningsmæssig beskyttelse af historiske køretøjer. I mangel af en sådan sikkerhedsregulering er der fortsat inkonsekvens i lovgivningen, idet nogle medlemsstater mangler en klar administrativ kategori eller passende undtagelsesramme for historiske køretøjer. FIVA opfordrer derfor medlovgiverne til i den endelige tekst at medtage et krav om, at alle medlemsstater indfører en særlig ordning for køretøjer af historisk interesse i overensstemmelse med EU's definition, der sikrer juridisk klarhed og passende behandling i hele det indre marked.

## II. En uforholdsmæssig tilgang til Youngtimers og brugte køretøjer

På den anden side indfører forslaget en betydeligt strengere ordning for køretøjer, der er over ti år gamle, og som har potentiale til at blive køretøjer af historisk interesse og som ejes af entusiaster, der ønsker at investere i vedligeholdelse og bevaring af dem, og dermed sikre og stimulere beskæftigelsen og den økonomiske vækst i Europas forskelligartede historisk køretøjssektor, hovedsagelig sammensat af SMV'er. Det er køretøjer, der, selvom de endnu ikke er gamle nok til at få historisk status, i stigende grad værdsættes for deres kulturelle, designmæssige eller tekniske betydning og ofte bevares og vedligeholdes af private ejere.

De foreslåede foranstaltninger omfatter:

- Årlig testning efter 10 års alderen, sammenlignet med inspektioner hvert andet år i dag i mange medlemsstater
- Strengere emissionsprøvning, herunder for nitrogenoxider (NOx) og partikelantal (PN), baseret på nye målemetoder

- Udvidet kontrol af anti-manipulation, som kan markere nødvendige reparationer med uoriginale eller tilpassede dele, som defekte;
- Sammenkædning af prøvningsresultater med registrering af køretøjer, med suspension eller tilbagekaldelse af registreringen i tilfælde af manglende overholdelse.

Mens målet om at reducere emissioner og sikre trafiksikkerheden er legitimt, er FIVA bekymret for, at den praktiske virkning af disse foranstaltninger kan være tvungen afskaffelse af utallige perfekt funktionelle og trafiksikre køretøjer - udelukkende fordi de ikke kan opfylde nye krav, der er indført længe efter deres oprindelige godkendelse og fremstilling.

Dette skaber en uoverensstemmelse mellem Kommissionens grønne ambitioner og dens behandling af holdbare, velholdte ældre køretøjer. Forslaget straffer genbrug og restaurering, afskrækker bestræbelserne på at forlænge køretøjernes levetid og fremskynder potentielt skrotning og for tidlig udskiftning — en klar modsigelse af principperne for den cirkulære økonomi.

FIVA minder også om vigtigheden af at **opretholde det mangeårige juridiske princip om, at køretøjer skal vurderes i forhold til de tekniske og miljømæssige krav, der var gældende på tidspunktet for deres første registrering eller typegodkendelse.** Dette princip er afgørende for at sikre retfærdighed og retssikkerhed, navnlig for ældre køretøjer, hvis design går forud for indførelsen af mange moderne standarder. F.eks. skal bremseevnen bedømmes i henhold til de specifikationer, der var gældende, da køretøjet første gang blev bragt i omsætning — ikke i henhold til nutidens elektroniske systemer eller flerkanalssystemer. På samme måde har Euro-emissionsnormerne fra begyndelsen af 1990'erne og fremefter indført stadig strengere tærskler, som varierer betydeligt for hver køretøjsgeneration. For eksempel er en Euro 2-benzinbil fra 1995 muligvis ikke udstyret med en katalysator eller et partikelfilter, men vil stadig være fuldt ud i overensstemmelse med de gældende lovmæssige standarder på det tidspunkt. Det ville være teknisk ukorrekt og juridisk uberettiget at straffe eller afregistrere et sådant køretøj for ikke senere at overholde Euro 5- eller Euro 6-emissionsgrænserne, som ikke fandtes, da det blev bygget.

### III. Motorcykler: Ingen beviser, endnu mere byrde

Forslaget gør også periodisk kontrol af motorcykler obligatorisk i hele EU og erstatter det nuværende system, hvor medlemsstaterne træffer beslutninger på grundlag af nationale risikovurderinger. Forslaget opnår dette ved at slette artikel 2, stk. 2, litra d), i direktiv 2014/45/EU, som i øjeblikket giver medlemsstaterne mulighed for at undtage motorcykler. Fremover vil periodisk prøvning være obligatorisk i hele EU for motorcykler over 125 cc (L3e- og L4e-kategorierne).

FIVA sætter stærkt spørgsmålstegn ved proportionaliteten af denne foranstaltning. De tilgængelige ulykkesstatistikker viser ikke en sammenhæng mellem motorcyklers tekniske sikkerhed og ulykkesfrekvensen, og mange medlemsstater har allerede indført målrettede syn ved vejsiden. Disse er ofte mere effektive, mindre byrdefulde og mere velegnede til den sæsonbestemte og ofte lave kilometerbrug af mange motorcykler.

I denne sammenhæng pålægger obligatorisk periodisk kontrol, motorcyklister administrative og økonomiske byrder uden klar begrundelse — især på klassiske motorcykler og entusiastejede motorcykler, hvoraf mange er bedre vedligeholdt end den gennemsnitlige bilpark.

## IV. Risici for kulturarven og den cirkulære økonomi

FIVA mener, at det nuværende forslag risikerer at udhule Europas rige og forskelligartede rullende arv ved at skabe uforholdsmæssige barrierer for køretøjer, der har potentiale til at blive historiske, og i mellemtiden tjener et ønske om bevarelse af køretøjer, hvilket er en meningsfuld aktivitet for utallige enkeltpersoner, klubber og virksomheder i hele Europa.

Hvis den foreslåede ordning gennemføres uden passende sikkerhedsforanstaltninger, kan den føre til systematisk afregistrering af køretøjer, der er teknisk forsvarlige, regelmæssigt vedligeholdte og miljøeffektive i forhold til deres livscyklusemissioner.

Dette ville undergrave:

- Praksis med restaurering af køretøjer som en kulturel og økonomisk aktivitet;
- Princippet om lang levetid frem for udskiftning, hvilket er centralt for bæredygtigt forbrug;
- Arven fra tidligere ingeniør- og industridesign, der i stigende grad anerkendes som en del af Europas kulturelle identitet.

### Om FIVA

**Fédération Internationale des Véhicules Anciens** (FIVA) er en verdensomspændende non-profit organisation, der er dedikeret til beskyttelse, bevarelse og fremme af historiske køretøjer. Grundlagt i 1966 er det foreningen, der forener ejere og samlere af historiske køretøjer over hele verden. Historiske køretøjer er derfor en del af vores tekniske og kulturelle arv.

FIVA's nationale medlemsorganisationer repræsenterer omkring 1,5 millioner ejere af historiske køretøjer i EU og omkring 2 millioner i over 70 lande verden over. Et af FIVA's kernemål er at sikre, at historiske køretøjer fortsat kan bevares og fortsat bruges på offentlige veje. Gårsdagens biler, motorcykler, varevogne, lastbiler, busser, landbrugskøretøjer og dampmaskiner er vores motor- og kulturarv. Historiske køretøjer er nutidige vidner om en anden æra, og det er vigtigt at beskytte denne arv i dag og for fremtiden.

FIVA understøtter trafiksikkerhed og ansvarlig vedligeholdelse af køretøjer. Men at bevare vores bilarv og fremme bæredygtig brug af køretøjer kræver en lovgivningsmæssig tilgang, der er proportionel, fleksibel og respekterer bilkulturen. Vi opfordrer indtrængende lovgiverne til at gribe denne mulighed for at modernisere reglerne om teknisk sikkerhed uden at underminere netop de værdier, de har til formål at beskytte.

\*\*\*