EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 11.11.2020
COM(2020) 699 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om gennemførelse af direktiv 2014/45/EU om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF

Indholdsfortegnelse

1. **Indledning** 2

2. Direktivet 4

3. Nationale gennemførelsesforanstaltninger, som medlemsstaterne har givet meddelelse om, og de foreløbige resultater af deres vurdering 8

4. Gennemførlighedsundersøgelse af den elektroniske informationsplatform for køretøjer... 11

5. Sammendrag — konklusioner 13

1. INDLEDNING

1.1.Baggrund

Syn af køretøjer er af afgørende betydning for trafiksikkerheden og for at sikre køretøjers miljøpræstationer. EU-reglerne med minimumsstandarder for kontrol af køretøjer gik tilbage til 1977 og fik kun mindre opdateringer. Siden da har køretøjer, førernes adfærd og teknologien imidlertid udviklet sig meget. Den første væsentlige ændring i rammen for teknisk kontrol blev indført med vedtagelsen af køretøjssikkerhedspakken[1] i 2014. Den bestod af tre dele: periodisk teknisk kontrol, syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer og registreringsdokumenter.

Forslaget til køretøjssikkerhedspakken i 2012 blev foranlediget af Kommissionens politiske retningslinjer for trafiksikkerheden for 2010[2]. Under *"målsætning nr. 4: "Sikrere køretøjer"* i de politiske retningslinjer, der udstikkes af Kommissionen, har Kommissionen defineret indsatsen for at *"fremsætte forslag om progressiv harmonisering og styrkelse af den tekniske kontrol og syn ved vejsiden"*.

Direktiv 2014/45/EU[3] om periodisk teknisk kontrol (i det følgende benævnt "direktivet") har fundet anvendelse fra den 20. maj 2018, og det indførte betydelige nyskabelser i forhold til direktiv 2009/40/EF[4].

De nye tiltag omfatter:

- at forbedre kvaliteten af køretøjskontroller gennem fælles minimumsstandarder for udstyr, uddannelse af inspektører og vurdering af mangler
- at underlægge elektroniske sikkerhedskomponenter (f.eks. ABS, ESC og airbag) obligatorisk kontrol
- de første europæiske foranstaltninger til bekæmpelse af svig med kilometertallet
- obligatorisk EU-dækkende kontrol af tunge motorcykler, medmindre en medlemsstat opnår forbedring af trafiksikkerheden ved hjælp af andre foranstaltninger
- obligatorisk EU-dækkende kontrol af højhastighedstraktorer, der anvendes til godstransport ad landevej
- gensidig anerkendelse af synsrapporten under omregistreringsproceduren, hvor kontrolhyppigheden er den samme i oprindelsesmedlemsstaten og bestemmelsesmedlemsstaten.

1.2. Rapportens formål og omfang

I henhold til direktivets artikel 20, stk. 1, bør Kommissionen udarbejde en rapport senest den 30. april 2020 og i henhold til artikel 20, stk. 2, en rapport senest den 30. april 2019. Kommissionen anerkender fuldt ud og beklager den sene fremlæggelse af disse rapporter.

---

[1] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_04_30_rwp_en.

[2] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget, *På vej mod et europæisk trafiksikkerhedsområde: politiske retningslinjer for trafiksikkerheden* for 2011-2020 (COM(2010) 389 final).

[3] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 51).

[4] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/40/EF af 6. maj 2009 om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (EUT L 141 af 6.6.2009, s. 12).

I henhold til artikel 20, stk. 1, bør rapporten

- give oplysninger om gennemførelsen og virkningerne af direktivet, navnlig for så vidt angår niveauet af harmonisering af periodisk teknisk kontrol, effektiviteten af bestemmelserne om dets anvendelsesområde, kontrolhyppighed og gensidig anerkendelse af synsrapporter i tilfælde af omregistrering af køretøjer, der stammer fra en anden medlemsstat
- omfatte resultaterne af undersøgelsen af gennemførligheden af at indføre en elektronisk informationsplatform for køretøjer[5]
- analysere, om det er nødvendigt at ajourføre bilagene, navnlig i lyset af den tekniske udvikling og praksis.

Rapporten forelægges efter høring af det pågældende udvalg og ledsages, hvis det er relevant, af lovgivningsmæssige forslag.

I henhold til artikel 20, stk. 2, bør rapporten

- indeholde oplysninger om effektiviteten af inddragelsen af lette påhængsvogne og to- og trehjulede køretøjer i direktivets anvendelsesområde på grundlag af uafhængige undersøgelser
- indeholde en vurdering af trafiksikkerhedssituationen i Unionen og for hver enkelt underkategori af to- eller trehjulede køretøjer indeholde en sammenligning af resultaterne af nationale trafiksikkerhedsforanstaltninger under hensyntagen til de gennemsnitlige distancer, disse køretøjer har tilbagelagt
- vurdere, om standarder og omkostninger ved periodisk teknisk kontrol for hver enkelt køretøjsklasse er proportionelle med de fastsatte trafiksikkerhedsmål
- ledsages af en detaljeret konsekvensanalyse vedrørende omkostningerne og fordelene over hele Unionen, herunder medlemsstaternes særlige forhold.

Som nævnt ovenfor finder direktivet anvendelse fra den 20. maj 2018. For at generere data til brugbare konklusioner er der i gennemsnit brug for en uafbrudt periode på tre år. Derfor kan den dataindsamling, der gør det muligt at drage konklusioner vedrørende direktivets virkninger, tidligst starte i anden halvdel af 2021.

I denne forbindelse har denne rapport til formål at give et overblik over medlemsstaternes gennemførelsestiltag på grundlag af de foreløbige resultater af gennemførelseskontrollen samt resultaterne af gennemførlighedsundersøgelsen af den elektroniske informationsplatform for køretøjer[6].

For så vidt angår medtagelsen af to- eller trehjulede køretøjer, skal det dog bemærkes, at deres periodiske tekniske kontrol først vil begynde fra den 1. januar 2022, hvilket kan gøre det muligt at drage brugbare konklusioner tidligst i 2025. For så vidt angår effektiviteten af inddragelsen af lette påhængskøretøjer, skal det bemærkes, at lette påhængskøretøjer endnu ikke er omfattet af direktivets anvendelsesområde, hvorfor det ikke er muligt at analysere virkningerne af deres inddragelse.

Endelig skal det bemærkes, at i modsætning til, hvad Kommissionen oprindeligt havde foreslået, var lette påhængskøretøjer ikke omfattet af direktivets anvendelsesområde. Ikke

[5] Som omhandlet i artikel 16.
[6] https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8/language-en.

desto mindre har de fleste medlemsstater indført denne supplerende køretøjskategori til den periodiske tekniske kontrol. For at kunne drage meningsfulde konklusioner er der imidlertid, som nævnt ovenfor, i gennemsnit brug for en uafbrudt periode på tre år.

2. DIREKTIVET

2.1 Direktivets anvendelsesområde og ansvarsområder

Direktivet bibeholdt princippet i direktiv 2009/40/EF om, at den tekniske kontrol skal udføres af køretøjets registreringsland.

Direktivet bibeholdt også obligatorisk kontrol af både sikkerheds- og miljøpræstationer for alle køretøjer, som allerede er blevet afprøvet regelmæssigt i henhold til direktiv 2009/40/EF, dvs. for personbiler, lette og tunge køretøjer, der transporterer personer eller gods samt tunge påhængskøretøjer.

Der er dog to nye grupper af køretøjer:

- kontrol af traktorer med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på over 40 km/h (højhastighedstraktorer), som hovedsagelig anvendes på offentlig vej til erhvervskørsel, og
- kontrol af to- eller trehjulede køretøjer med en slagvolumen på over 125 cm^3 fra den 1. januar 2022.

I nogle tilfælde giver direktivet medlemsstaterne mulighed for at udelukke visse køretøjer, der er indregistreret på deres område, fra kontrolordningen, såsom køretøjer af historisk interesse, køretøjer dækket af diplomatisk immunitet eller køretøjer, der udelukkende anvendes på små øer eller i tyndt befolkede områder.

For så vidt angår de nye to- eller trehjulede køretøjer giver direktivet medlemsstaterne mulighed for at udelukke dem fra den tekniske kontrol, hvis de har indført alternative trafiksikkerhedsforanstaltninger under hensyntagen til navnlig de relevante trafiksikkerhedsstatistikker dækkende mindst fem år.

Medlemsstaterne skal underrette Kommissionen om sådanne undtagelser.

2.2 Kontrolhyppighed, kontrollens indhold og metoder

Der er ingen ændringer i, hvor ofte køretøjer, der allerede er kontrolleret i henhold til direktiv 2009/40/EF, skal kontrolleres. Direktivet har også bevaret en fleksibel kontrolhyppighed, hvilket giver medlemsstaterne mulighed for at anvende kortere perioder mellem to inspektioner.

Et nyt element vedrører de nye køretøjskategorier, der er tilføjet kontrolordningen. Højhastighedstraktorer skal kontrolleres første gang fire år efter, at de er registreret første gang, og derefter hvert andet år.

Kontrolhyppigheden for to- og trehjulede køretøjer er ikke defineret i direktivet, men overlades til medlemsstaterne. Det samme gælder de områder, der skal kontrolleres, samt indhold og metoder for kontrollen.

For alle andre køretøjsklasser er der fastsat harmoniserede minimumskrav i bilag I til direktivet. Deri defineres de punkter, der skal kontrolleres, indholdet, metoderne, årsagerne til, at køretøjer ikke godkendes, og deres klassificering.

Med direktivet blev der indført en løsning, hvis køretøjet skulle underkastes en inspektion før datoen for den næste periodiske kontrol. Medlemsstaterne kan kræve, at køretøjet underkastes inspektion, f.eks. efter en ulykke, hvis nogle af køretøjets systemer er blevet ændret, eller de kan kontrollere køretøjet hyppigere, når køretøjet har kørt over 160 000 km.

2.3 Vurdering af mangler

I 2010 vedtog Kommissionen en henstilling[7] om vejledning af inspektører og en harmoniseret vurdering af de mangler, der er anført i bilag II til direktiv 2009/40/EF. Med henstillingen indførtes tre kategorier af mangler (mindre, væsentlige og farlige), og kategorien for hver mangel blev defineret vejledende.

På grundlag af henstillingen indførte direktivet vurderingen af mangler som en harmoniseret foranstaltning. Afhængigt af deres alvorlighed kan mangler være mindre, væsentlige eller farlige og henvise til køretøjets sikkerhed eller miljøpræstationer. Hvis der under en teknisk kontrol konstateres flere mangler, som falder ind under forskellige alvorsgrader, skal køretøjet klassificeres efter den alvorligere mangel. Hvis et køretøj desuden udviser flere mangler i samme inspektionsområde (f.eks. bremsning eller styring), kan køretøjet klassificeres i den næstfølgende kategori af mangler, hvis de i kombination gør køretøjet mere farligt.

2.4 Opfølgning på mangler

En af de vigtigste nyskabelser i direktivet var harmoniseringen af opfølgningsforanstaltninger afhængigt af alvoren af den eller de mangler, der blev afdækket ved en periodisk teknisk kontrol.

Hvis køretøjet kun har mindre mangler, skal de korrigeres, men køretøjet anses for at være godkendt ved kontrollen, og køretøjet skal ikke kontrolleres på ny.

Er der tale om væsentlige eller farlige mangler, anses køretøjet ikke for at være godkendt ved kontrollen, og det skal underkastes en ny teknisk kontrol, når manglen eller manglerne er blevet udbedret. Er der tale om væsentlige mangler, skal køretøjet kontrolleres på ny senest to måneder efter den første kontrol, og køretøjet kan anvendes i denne periode. I tilfælde af farlige mangler kan myndighederne dog suspendere registreringen af køretøjet ved at forbyde brugen af køretøjet på offentlige veje, indtil manglerne er udbedret, og en synsrapport er udstedt.

2.5 Synsrapporten og synsattesten — administrativt samarbejde mellem medlemsstaterne

Synsrapporten med et harmoniseret minimumsindhold blev indført ved Kommissionens direktiv 2010/48/EU[8] af 31. december 2013.

En af de nyskabelser, der tilføjes i direktivet, er, at alle obligatoriske elementer nu skal anføres efter en harmoniseret EU-kode, hvilket gør det lettere at identificere og forstå de mest relevante oplysninger, der vises i et ellers ikke harmoniseret dokument.

---

[7] Kommissionens henstilling om vurdering af defekter i forbindelse med teknisk kontrol i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/40/EF om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (2010/378/EU).

[8] Kommissionens direktiv 2010/48/EU af 5. juli 2010 om tilpasning til den tekniske udvikling af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/40/EF om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil *(EUT L 173 af 8.7.2010, s. 47).*

På grundlag af de harmoniserede elementer i synsrapporten er en af de vigtigste nyskabelser i direktivet gensidig anerkendelse af synsrapporter med henblik på omregistrering. Dette betyder, at direktivet sætter en stopper for systematisk kontrol af køretøjer inden omregistrering, uanset om de har en gyldig synsrapport. Den eneste begrænsning for den gensidige anerkendelse er, at synsrapporten på tidspunktet for omregistreringen skal være gyldig, for så vidt angår den omregistrerende medlemsstats periodiske tekniske kontrol. Dette kan f.eks. være tilfældet, hvis en personbil er blevet importeret fra en medlemsstat med en kontrolhyppighed på 4-2-2 og omregistreres i en medlemsstat med en kontrolhyppighed på 3-1-1.

En anden vigtig foranstaltning i direktivet er, at hvis den medlemsstat, der foretager omregistreringen, er i tvivl om gyldigheden af synsrapporten, kan den kontrollere dens gyldighed, inden den anerkendes. Til dette formål kan medlemsstaternes myndigheder anvende de nationale kontaktpunkter, der er udpeget og anmeldt til Kommissionen. Kommissionen har udarbejdet en liste over de meddelte nationale kontaktpunkter, ajourført den på grundlag af de efterfølgende meddelelser og distribueret den til medlemsstaterne.

Medlemsstaterne blev forpligtet til at sende Kommissionen en beskrivelse af synsrapporten inden den 20. maj 2018.

Med direktivet blev der indført betydelige foranstaltninger vedrørende kommunikationen mellem synsvirksomhederne og de kompetente myndigheder. Synsvirksomhederne skal fremsende oplysningerne i synsrapporten elektronisk og inden for en rimelig frist, efter at synsrapporten er udstedt. For at få tilstrækkelig tid til at gennemføre den nødvendige udvikling har medlemsstaterne dog indtil den 20. maj 2021 til at sikre, at den elektroniske kommunikation fungerer. Endelig skal medlemsstaterne for at forbinde den periodiske tekniske kontrol med det elektroniske køretøjsregister, der er indført ved direktiv 2014/46/EU[9], underrette registreringsmyndigheden om resultaterne af den tekniske kontrol.

2.6 Svig med kilometertallet

Direktivet er den første europæiske lovgivning, der indførte harmoniserede foranstaltninger til bekæmpelse af svig med kilometertallet. Det omhandler svig med kilometertallet i forbindelse med den periodiske tekniske kontrol ved at forpligte medlemsstaterne til at sikre, at de oplysninger i kilometertallet, der er registreret ved den foregående tekniske kontrol, stilles til rådighed for den inspektør, der udfører den næste kontrol. Oplysningerne skal gøres elektronisk tilgængelige så hurtigt som muligt.

Desuden skal medlemsstaterne indføre sanktioner, der er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen, har afskrækkende virkning og ikke medfører forskelsbehandling i tilfælde af manipulation af en kilometertæller.

2.7 Synsvirksomheder, prøvningsfaciliteter og -udstyr, tilsyn med synsvirksomhederne, inspektører

Med direktivet indførtes en række harmoniserede krav til synsvirksomhederne.

- Synsvirksomheder skal godkendes af en medlemsstat eller af dens kompetente myndighed.
- I bilag III fastsættes de tekniske mindstekrav til prøvningsfaciliteter og -udstyr, og medlemsstaterne er forpligtet til at sikre, at de overholdes.

[9] 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).

- Medlemsstaterne har indtil den 20. maj 2023 til at sikre, at alle synsvirksomheder opfylder de tekniske mindstekrav.

For at sikre at synsvirksomhederne løbende overholder kravene, skal medlemsstaterne sikre, at de overvåges. Senest den 1. januar 2023 skal tilsynsorganerne opfylde de krav og udføre de opgaver, der er fastsat i bilag V til direktivet, f.eks.

- krav, som tilsynsorganet skal opfylde
- regler og procedurer
- kontrol med uddannelse og eksamination af inspektører
- kontrol af, om mindstekrav til lokaler og udstyr til prøvningen er opfyldt
- validering af den tekniske kontrols måleresultater
- indstille inddragelse eller tilbagetrækning af synsvirksomheders og/eller inspektørers godkendelse.

Et vigtigt og nyligt indført krav er, at resultaterne af en teknisk kontrol kun kan ændres, hvis resultaterne er åbenbart ukorrekte. Ændringen skal være i overensstemmelse med den procedure, der er fastlagt af den kompetente myndighed eller udføres af tilsynsorganet.

For at sikre at inspektører, der udfører teknisk kontrol, har et vist niveau af viden og færdigheder, og at de modtager regelmæssig uddannelse, har direktivet indført en række foranstaltninger. I direktivets bilag IV fastsættes harmoniserede minimumskompetencer og -erfaringer, som er en forudsætning for at kunne blive godkendt som inspektør. Desuden fastsætter bilag IV også minimumsindholdet af den grunduddannelse og de genopfriskningskurser, som inspektørerne skal følge. Kun inspektører, der er ansat eller godkendt af medlemsstaternes kompetente myndigheder eller en synsvirksomhed den 20. maj 2018, er undtaget fra de nyligt definerede krav.

Inspektører, som opfylder mindstekravene til kompetence og uddannelse, skal modtage et certifikat fra de kompetente myndigheder eller godkendte uddannelsescentre. I bilag IV fastsættes også minimumsindholdet af det certifikat, der skal udstedes.

2.8 Den elektroniske informationsplatform for køretøjer

Direktivet fastsætter, at Kommissionen skal foretage en gennemførlighedsundersøgelse af oprettelsen af en elektronisk informationsplatform for køretøjer. De krav, der skal tages i betragtning ved gennemførelsen af undersøgelsen, er

- at tage højde for eksisterende og allerede implementerede internationale dataudvekslingsløsninger
- at overveje den mest hensigtsmæssige måde at forbinde de eksisterende nationale systemer på med henblik på at fremme dataudvekslingen vedrørende teknisk kontrol og kilometertal mellem medlemsstaternes kompetente myndigheder med ansvar for kontrol, registrering og godkendelse af køretøjer, synsvirksomheder, prøvningsudstyrsfabrikanter og bilfabrikanter.

Desuden krævedes det i direktivet, at Kommissionen foretog en gennemførlighedsundersøgelse af,

- hvordan foreliggende oplysninger vedrørende de vigtigste sikkerhedsrelaterede komponenter i køretøjer, som har været involveret i alvorlige ulykker, kan opbevares og indsamles

- hvordan oplysninger om ulykkesbeskrivelser og kilometertal i anonym form kan overgives til inspektører, indehavere af registreringsattester og dem, der undersøger ulykker.

3. NATIONALE GENNEMFØRELSESFORANSTALTNINGER, SOM MEDLEMSSTATERNE HAR GIVET MEDDELELSE OM, OG DE FORELØBIGE RESULTATER AF DERES VURDERING

3.1 Nationale gennemførelsesforanstaltninger meddelt af medlemsstaterne

Medlemsstaterne skulle inden den 20. maj 2017 vedtage og offentliggøre de nødvendige nationale foranstaltninger for at efterkomme direktivet og straks underrette Kommissionen derom. Foranstaltningerne har været gældende siden den 20. maj 2018.

Den 20. maj 2017 havde kun seks af de 28 medlemsstater underrettet Kommissionen om, at gennemførelsen af direktivet var afsluttet. I overensstemmelse med procedurereglerne iværksatte Kommissionen traktatovertrædelsesprocedurer, hvori de øvrige 22 medlemsstater opfordres til at vedtage de nødvendige nationale gennemførelsesforanstaltninger. Iværksættelsen af overtrædelsesprocedurerne dannede grundlag for intensive drøftelser med medlemsstaterne og førte i de fleste tilfælde til, at de manglende nationale gennemførelsesforanstaltninger blev meddelt. Der er to medlemsstater, Nederlandene og Polen, som har erklæret, at gennemførelsen af direktivet kun er sket delvis. De nødvendige foranstaltninger for at tvinge disse medlemsstater til at opfylde deres forpligtelse til at sikre gennemførelsen af direktivet er i gang.

3.2 Foreløbige resultater

For at få en foreløbig vurdering af de nationale gennemførelsesforanstaltninger vedrørende deres overholdelse af direktivets krav har Kommissionen indgået kontrakt med en ekstern kontrahent. Resultaterne fra kontrahenten analyseres yderligere af Kommissionen, og arbejdet forventes afsluttet i de kommende måneder.

3.2.1 Direktivets anvendelsesområde og ansvarsområder

Ifølge den foreløbige analyse af de nationale gennemførelsesforanstaltninger var medtagelsen af højhastighedstraktorer og to- og trehjulede køretøjer en udfordring for nogle medlemsstater, mens der kun kunne påvises mindre problemer i forhold til de køretøjskategorier, der allerede indgik i kontrolordningen.

Det ser ud til, at landbrugskøretøjer generelt ikke er registreret i nogle medlemsstater[10], hvilket gjorde det vanskeligt at indføre periodisk kontrol for disse køretøjer.

Kun to medlemsstater, Irland og Nederlandene, har givet meddelelse om alternative trafiksikkerhedsforanstaltninger og har derfor udelukket kontrol af to- og trehjulede køretøjer. I betragtning af at den periodiske kontrol af disse køretøjer først vil finde sted fra den 1. januar 2022, var mange medlemsstater forsinkede med vedtagelsen og underretningen om de nationale gennemførelsesforanstaltninger, idet det bemærkes, at den faktiske anvendelsesdato ville give længere tid til gennemførelsen.

Andre kategorier af undtagelser i direktivet, som de fleste medlemsstater (18) gjorde brug af, omfatter

[10] Bemærk: I mangel af EU-lovgivning er det en national kompetence at afgøre, hvilke køretøjer der er registreret, og derfor har fået udstedt et registreringsbevis og nummerplader.

- køretøjer, der aldrig eller næsten aldrig anvendes på offentlig vej, såsom køretøjer af historisk betydning eller konkurrencekøretøjer
- køretøjer, der anvendes af de væbnede styrker, brandvæsenet, civilbeskyttelsestjenester samt nødberedskabs- eller redningstjenester.

Derudover har nogle medlemsstater haft mulighed for at udelukke køretøjer, der anvendes til landbrugs-, gartneri-, skovbrugs-, opdræts- eller fiskeriformål, og køretøjer, der udelukkende anvendes på små øer eller i tyndt befolkede områder.

De fleste medlemsstater (18) har indført yderligere køretøjsklasser til den periodiske tekniske kontrol, hovedsagelig mindre påhængskøretøjskategorier (O1, O2), yderligere to- og trehjulede kategorier af køretøjer og landbrugskøretøjer.

3.2.2 Kontrolhyppighed, kontrollens indhold og metoder

Det ser ud til, at de fleste medlemsstater overholdt deres kontrolhyppighed i overensstemmelse med direktiv 2009/40/EF, hvilket betyder, at medlemsstaterne i nogle tilfælde har en kortere hyppighed end dem, der er fastsat i direktivet som minimumskrav, hovedsagelig for personbiler. Det gælder f.eks. for Østrig (3-2-1), Kroatien (1-1-1) og Tyskland (3-2-2).

Den foreløbige analyse viste, at medlemsstaterne ikke havde problemer med at indføre kontrolhyppigheden for den nye kategori af højhastighedstraktorer (4-2-2).

Som nævnt ovenfor blev medlemsstaterne i henhold til direktivet forpligtet til at definere kontrolhyppigheden, kontrolpunkterne, metoderne og årsagerne til, at køretøjet ikke godkendes, hvad angår to- og trehjulede køretøjer, hvorved medlemsstaterne fik stor fleksibilitet. Nogle eksempler herpå er Tyskland med en kontrolhyppighed på 2-2-2, Spanien 4-2-2 og Kroatien 2-1-1.

På grundlag af den foreløbige vurdering ser det ud til, at nogle medlemsstater har foretaget en ordret gennemførelse af direktivets bilag I vedrørende kontrolpunkterne, indholdet, metoderne, årsagerne til, at køretøjet ikke godkendes, samt køretøjsklassen. Nogle medlemsstater har imidlertid gennemført foranstaltningerne i bilag I i flere forskellige nationale retsakter, hvilket gør det vanskeligere at afdække og vurdere de nationale gennemførelsesforanstaltninger i dette meget tekniske bilag.

De frivillige foranstaltninger, der gør det muligt for medlemsstaterne at kræve, at køretøjet skal underkastes en kontrol før tidspunktet for den næste periodiske kontrol (se punkt 2.2 ovenfor), blev ikke indført i deres helhed. Det ser ud til, at de to tilfælde, der blev indført af de fleste medlemsstater, er:

- hvis køretøjet var udsat for en ulykke, som påvirkede de vigtigste sikkerhedsrelaterede komponenter såsom hjul, ophæng, deformationszoner, airbagsystemer, styreapparat eller bremser (ca. 19 medlemsstater)
- hvis køretøjets sikkerheds- og miljørelaterede systemer og komponenter er ændret eller modificeret (ca. 12 medlemsstater).

Det ser ud til, at ca. 10 medlemsstater har indført kontrol for alle andre tilfælde, hvor trafiksikkerheden påvirkes i alvorlig grad. Det ser dog ud til, at kun tre medlemsstater har til hensigt at kræve, at køretøjet skal bestå en periodisk kontrol, hvis indehaveren af et køretøjs registreringsattest har ændret sig, og kun én ønsker at underkaste køretøjer, med et højt kilometertal (160 000 km) hyppigere kontrol.

3.2.3 Vurdering af mangler

Muligvis på grund af henstillingen fra 2010 har den foreløbige vurdering af de nationale gennemførelsesforanstaltninger ikke fundet potentielle væsentlige problemer med manglende overholdelse af de nu obligatoriske kategorier af mangler (mindre, væsentlige og farlige).

Eventuelle problemer, der kan nødvendiggøre præciseringer i forbindelse med kommende drøftelser med medlemsstaterne, vedrører det tilfælde, hvor flere mangler, som falder ind under forskellige alvorsgrader, findes under en teknisk kontrol, og køretøjet skal klassificeres efter den alvorligere mangel.

3.2.4 Opfølgning på mangler

Den foreløbige vurdering af de nationale foranstaltninger gav ikke anledning til særlige betænkeligheder med hensyn til opfølgningen på mangler, der konstateres ved kontrollen.

3.2.5 Synsrapporten og synsattesten — administrativt samarbejde mellem medlemsstaterne

Der opstod en række problemer i forbindelse med direktivets krav:

- Flere medlemsstater fremsendte ikke beskrivelsen af synsrapporten til tiden trods flere påmindelser og anmodninger fra Kommissionen.
- I mange tilfælde bemærkede medlemsstaterne ikke, at direktivet indførte obligatorisk anvendelse af de harmoniserede EU-koder, hvilket krævede ændringer af den nationale lovgivning, og dette medførte yderligere forsinkelser.
- Anvendelsen af harmoniserede EU-koder viste sig at være vildledende for mange medlemsstater, og i stedet for at anvende koderne i bilag II til direktivet indførte de andre koder. Disse misforståelser blev præciseret i udvekslinger mellem Kommissionen og de berørte medlemsstater. Berigtigelse af disse fejl krævede en ændring af den nationale lovgivning, hvilket medførte yderligere forsinkelser.

I 2016 anmodede Kommissionen, som var bevidst om forpligtelsen til synsrapporter i 2018, om en udtalelse fra udvalget om et eventuelt fremtidigt redskab, der kunne vise synsrapporter, synsattester og registreringsdokumenter. På grundlag af udvalgets støtte iværksatte Kommissionen proceduren og indførte det nye værktøj, hvor modellen for registrering af køretøjer[11] og synsdokumenter[12] kan kontrolleres.

Medlemsstaterne underrettede deres nationale kontaktpunkter senest den 20. maj 2015 og har siden da sendt regelmæssige ajourføringer som fastsat i direktivet.

For så vidt angår foranstaltningerne vedrørende gensidig anerkendelse af synsrapporter, viste den foreløbige analyse, at gennemførelsen i de fleste medlemsstater har været tilfredsstillende, og der vil kun være behov for yderligere præcisering i nogle få tilfælde. De fleste medlemsstater har gjort brug af den frivillige foranstaltning til i tvivlstilfælde at kontrollere, om synsrapporten er gyldig.

Ifølge den foreløbige analyse ser det ud til, at de fleste medlemsstater har den nødvendige elektroniske kommunikation mellem synsvirksomhederne og de kompetente myndigheder. Det vil imidlertid kræve yderligere vurdering og mulige udvekslinger med medlemsstaterne at præcisere, om den elektroniske kommunikation også er sikret mellem den tekniske kontrol og registreringsmyndighederne.

[11] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/vehicle-registration-certificate_da.
[12] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/roadworthiness-certificate_da.

3.2.6 Svig med kilometertallet[13]

Det fremgår af den foreløbige analyse, at de foranstaltninger, der pålægger medlemsstaterne at sikre, at de kilometertællerdata, der blev registreret ved den foregående tekniske kontrol, så hurtigt som muligt stilles til rådighed elektronisk, er blevet gennemført uden større problemer.

Hvad angår forpligtelsen til at indføre sanktioner, der er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen, har afskrækkende virkning og ikke medfører forskelsbehandling i tilfælde, hvor en kilometertæller er blevet manipuleret, ser det ud til, at de nationale foranstaltninger i mange tilfælde er temmelig generiske og ikke specifikt rettet mod svig med kilometertallet. En mere indgående analyse af de nationale foranstaltninger og fremtidige udvekslinger med de berørte medlemsstater vil have til formål at præcisere disse forhold.

3.2.7 Synsvirksomheder, prøvningsfaciliteter og -udstyr, tilsyn med synsvirksomhederne, inspektører

Ifølge den foreløbige vurdering ser det ud til, at der ikke er nogen mangler i gennemførelsen i forhold til godkendelseskravet til synsvirksomheder og i det generelle krav om at sikre tilsyn med synsvirksomhederne. Det ser også ud til, at de generelle foranstaltninger, der forpligter medlemsstaterne til at sikre, at inspektørerne opfylder mindstekravene til kompetence og uddannelse, er blevet gennemført uden væsentlige problemer.

Det ser dog ud til, at Kommissionen vil være nødt til at indlede udvekslinger med flere medlemsstater for at præcisere de nationale foranstaltninger til gennemførelse af bilag III om mindstekrav til teknisk kontrol, bilag IV vedrørende kompetence, uddannelse og certificering af inspektører og bilag V vedrørende tilsynsorganets detaljerede opgaver.

2. GENNEMFØRLIGHEDSUNDERSØGELSE AF DEN ELEKTRONISKE INFORMATIONSPLATFORM FOR KØRETØJER[14]

I overensstemmelse med direktivets krav forpligtede Kommissionen sig til at foretage gennemførlighedsundersøgelsen i løbet af 2014. Den endelige rapport blev offentliggjort i april 2015.

I undersøgelsen afdækkes tre tilfælde eller tekniske datastrømme:

1. Medlemsstaterne -> Kommissionen: for medlemsstaternes indsendelse af deres toårige nationale statistiske oplysninger om syn ved vejsiden
2. Synsvirksomheder/medlemsstater, fabrikanter af prøvningsudstyr <-> køretøjsfabrikanter: for tilvejebringelse af de tekniske oplysninger, der er nødvendige for at foretage den periodiske tekniske kontrol
3. Medlemsstat -> medlemsstat: for anmeldelsesproceduren efter et teknisk syn ved vejsiden med henblik på registrering og periodisk teknisk syn.

I undersøgelsen konkluderes det, at det vil være mere fordelagtigt at anvende et særskilt system til hvert formål i stedet for at udvikle et overordnet system, hvis man vil maksimere genanvendelsen af de eksisterende systemer og tage hensyn til omkostningseffektiviteten. Uafhængigt af datastrømmen for køretøjer er et fælles dataformat og en fælles struktur en forudsætning for gennemførelsen af informationsplatformen for køretøjer. Dette vil være til

[13] Med den generøse støtte fra Europa-Parlamentet har Kommissionen arbejdet på et pilotprojekt vedrørende udveksling af kilometertællerdata med frivillige medlemsstater. Pilotprojektet løber indtil udgangen af 2020.
[14] https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8/language-en/format-PDF/source-120996274.

gavn for alle interessenter ved at lette dataudvekslingen og øge datakvaliteten på alle niveauer i køretøjets livscyklus.

Hvis visse betingelser for databeskyttelse, administrativt samarbejde, retlige barrierer og forvaltningsmæssige forhold kan sikres, kan det derfor være muligt at gennemføre en informationsplatform for køretøjer ved at udvide de eksisterende systemer. Hvis disse betingelser ikke kan opfyldes, konkluderes det i undersøgelsen, at det vil være muligt at gennemføre et nyt system, men at det vil medføre yderligere omkostninger og tid.

5. SAMMENDRAG — KONKLUSIONER

Køretøjssikkerhedspakken, der blev vedtaget i 2014, indførte en række nyskabelser inden for periodisk teknisk kontrol, syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer og registreringsdokumenter for motorkøretøjer, samtidig med at den beholdt de fleste eksisterende og fungerende krav.

Med undtagelse af to medlemsstater har alle medlemsstaterne med succes gennemført direktivets foranstaltninger i deres nationale lovgivning. For så vidt angår de nationale foranstaltningers overensstemmelse med direktivets bestemmelser, viser den foreløbige vurdering, at gennemførelsen synes at være generelt tilfredsstillende i de fleste medlemsstater, men i nogle tilfælde kan Kommissionen overveje at indlede drøftelser med de berørte medlemsstater for at afklare eventuelle problemer med manglende overholdelse.

Med hensyn til direktivets virkninger for de forskellige aspekter af periodisk teknisk kontrol kan der kun drages meningsfulde konklusioner på grundlag af data genereret efter tre års uafbrudt anvendelse. Kommissionen vil dog nøje overvåge situationen og følge op med en efterfølgende evaluering, når tiden er inde.