EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 3.11.2020
COM(2020) 676 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om gennemførelsen af direktiv 2014/47/EU om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF

Indholdsfortegnelse

1	Indledning	2
2.	Direktivet	3
3.	Nationale gennemførelsesforanstaltninger, som medlemsstaterne har givet meddelelse om, og de foreløbige resultater af vurderingen af disse foranstaltninger	7
4.	SAMMENDRAG — KONKLUSIONER	8

1 INDLEDNING

1.1.Baggrund

Syn af køretøjer er afgørende for trafiksikkerheden. EU-reglerne fastsætter minimumsstandarder for syn af køretøjer. Disse standarder stammer fra 1977 og har kun været genstand for mindre opdateringer. Siden da har køretøjer, førernes adfærd og teknologien imidlertid udviklet sig meget. Den første væsentlige ændring i rammen for tekniske kontroller blev indført med vedtagelsen af køretøjssikkerhedspakken[1] i 2014. Pakken består 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, der blev offentliggjort i 2010[2]. Under *"målsætning nr. 4: Sikrere køretøjer"* i de politiske retningslinjer har Kommissionen fastlagt et tiltag, der går ud på at *"fremsætte forslag om en gradvis harmonisering og styrkelse af den tekniske kontrol og syn ved vejsiden"*.

Direktiv 2014/47/EU[3] om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer (i det følgende benævnt "direktivet") har fundet anvendelse fra den 20. maj 2018, og det indførte betydelige nyskabelser i forhold til direktiv 2000/30/EF[4].

De nye tiltag omfatter:

- Forbedring af kvaliteten af køretøjskontroller ved at fastsætte fælles minimumsstandarder for udstyr, uddannelse af inspektører, der foretager mere detaljerede syn, vurdering af og opfølgning på mangler.
- Udvidelse af systemet for risikoklassificering af vejtransportvirksomheder, der blev indført ved direktiv 2006/22[5], med oplysninger baseret på syn ved vejsiden.
- Brug af en totrinstilgang til syn ved vejsiden via indførelse af et indledende og mere detaljeret syn.
- Foranstaltninger til fastgørelse af lasten
- Obligatorisk EU-dækkende kontrol af hurtige traktorer, der anvendes til godstransport ad landevej.

1.2. Rapportens formål og omfang

---

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 2014/47/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 29.4.2014, s. 134.

4 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/30/EF af 6. juni 2000 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Fællesskabets område, , EFT L 203 af 10.8.2000, s. 1.

5 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF, EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35.

I henhold til direktivets artikel 24, stk. 1, skulle Kommissionen senest den 20. maj 2020 udarbejde en rapport. Kommissionen anerkender fuldt ud og beklager den sene fremlæggelse af rapporten, der burde have været udarbejdet inden den 20. maj 2020. En anden rapport skal foreligge senest den 20. maj 2022, jf. artikel 24, stk. 2.

Rapporten bør i henhold til artikel 24, stk. 1

- give oplysninger om gennemførelsen og virkningerne af direktivet
- navnlig analysere direktivets virkning med hensyn til forbedring af trafiksikkerheden
- vurdere omkostningerne og fordelene ved en eventuel medtagelse af lette køretøjer (N1) og påhængskøretøjer (O2) inden for direktivets anvendelsesområde.

Rapporten bør i henhold til artikel 24, stk. 2

- give oplysninger om direktivets anvendelse og virkninger, navnlig
    - hvad angår virkningsfuldhed og harmonisering af risikoklassificeringssystemer, især i forbindelse med definitionen af en gensidigt sammenlignelig risikoprofil for de forskellige berørte virksomheder
- ledsages af en detaljeret konsekvensanalyse af omkostninger og fordele i hele Unionen, som stilles til rådighed for Europa-Parlamentet og Rådet mindst seks måneder inden fremsættelsen af eventuelle nødvendige lovforslag med henblik på at medtage nye kategorier af køretøjer inden for direktivets anvendelsesområde.

Som nævnt ovenfor har direktivet fundet anvendelse fra den 20. maj 2018. For at generere data til at drage meningsfulde konklusioner, navnlig med hensyn til forbedring af trafiksikkerheden, kræves der i gennemsnit en uafbrudt gyldighedsperiode på tre år. Derfor kan den dataindsamling, der gør det muligt at drage konklusioner vedrørende direktivets virkninger, tidligst starte i anden halvdel af 2021.

Med hensyn til cost-benefit-analysen af den mulige medtagelse af lette køretøjer og lette påhængskøretøjer vil Kommissionen foretage den nødvendige analyse inden for rammerne af en konsekvensanalyse forud for et eventuelt fremtidigt forslag fra Kommissionen.

For så vidt angår virkningsfuldheden og harmoniseringen af risikoklassificeringssystemerne skal det bemærkes, at direktivet kun supplerer risikoklassificeringssystemet ved at tilføje nogle relevante oplysninger vedrørende syn ved vejsiden. Forpligtelsen til at indføre et risikoklassificeringssystem er imidlertid fastsat i artikel 9 i direktiv 2006/22/EF[6]. Desuden har direktiv 2006/22/EF ikke harmoniseret risikoklassificeringssystemerne, og derfor kunne medlemsstaterne frit definere detaljerne i deres nationale risikoklassificeringssystemer. Selv om der i bilag I til direktivet fastsættes kriterier for tildeling af en risikoprofil til en virksomhed, er disse foranstaltningers anvendelsesområde begrænset til syn ved vejsiden, og disse foranstaltninger er også kun valgfrie. Derfor skal analysen af virkningsfuldheden og harmoniseringen af risikoklassificeringssystemerne foretages inden for rammerne af direktiv 2006/22/EF, når de respektive foranstaltninger er blevet indført.

I denne henseende har denne rapport til formål at give et overblik over medlemsstaternes gennemførelsesforanstaltninger på grundlag af de foreløbige resultater af gennemførelseskontrollen.

[6] "(1) *Medlemsstaterne skal indføre et system til risikoklassificering af virksomheder baseret på det relative antal og alvorligheden af eventuelle overtrædelser af forordning (EØF) nr. 3820/85 eller (EØF) nr. 3821/85, som den enkelte virksomhed har begået."*

2. DIREKTIVET

2.1 Direktivets anvendelsesområde

Direktivet bibeholdt den obligatoriske kontrol for alle køretøjer, som allerede er blevet kontrolleret regelmæssigt i henhold til direktiv 2000/30/EF, dvs. for tunge godskøretøjer (N2, N3), busser (M2, M3) og tunge påhængskøretøjer (O3 og O4).

Som noget nyt indførte direktivet imidlertid kontrol af traktorer med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på over 40 km/t, der hovedsagelig anvendes på offentlig vej til godstransport ad landevej.

Direktivet understreger, at medlemsstaterne har ret til at foretage syn ved vejsiden af køretøjer, der ikke er omfattet af direktivet, som f.eks. lette køretøjer (N1), eller foretage syn på andre steder end offentlig vej.

2.2 Risikoklassificeringssystem; Udvælgelse af køretøjer til indledende syn ved vejsiden

Som noget nyt udvider direktivet det risikoklassificeringssystem, der er indført ved direktiv 2006/22/EF. Medlemsstaterne er nu forpligtede til at supplere deres risikoklassificeringssystemer med oplysninger om antallet og alvorligheden af de mangler, der blev konstateret ved syn ved vejsiden af tunge lastvogne, busser og tunge påhængskøretøjer, men ikke for hurtige traktorer.

Direktivet fastsætter kriterier, såsom antallet og alvorligheden af mangler, i bilag I med henblik på tildeling af risikoprofiler til virksomheder, men anvendelsen af kriterierne er udelukkende frivillig, og medlemsstaterne kan anvende deres eget system.

Ud over de oplysninger, der indsamles i forbindelse med syn ved vejsiden af indenlandske køretøjer, skal medlemsstaterne også tilføje de oplysninger, de modtager fra andre medlemsstater, til deres risikoklassificeringssystem.

Medlemsstaterne kan tillade, at virksomheder underkaster deres køretøjer supplerende teknisk kontrol, og oplysningerne fra disse syn kan tages i betragtning med henblik på at forbedre en virksomheds risikoprofil.

Køretøjer, der skal synes, kan enten udvælges ud fra, at den pågældende virksomhed udgør en højrisikoprofil, eller tilfældigt, hvis der er mistanke om, at køretøjet udgør en risiko for færdselssikkerheden eller for miljøet.

2.3 Systemet til syn ved vejsiden; Indhold af og metoder for syn ved vejsiden

En af de vigtigste nyskabelser i direktivet er indførelsen af en totrinstilgang til syn ved vejsiden.

For hvert køretøj, der udvælges til syn ved vejsiden, skal inspektøren som minimum udføre det indledende syn. Det indledende syn har både obligatoriske og valgfrie elementer. I hvert tilfælde skal inspektøren kontrollere den seneste synsrapport, rapporten om syn ved vejsiden, hvis en sådan er tilgængelig, og foretage en visuel vurdering af køretøjets tekniske tilstand. Desuden skal inspektøren kontrollere, om eventuelle mangler, der er angivet i den seneste rapport om syn ved vejsiden, er udbedret. Valgfrie elementer er den visuelle inspektion af sikringen af køretøjets last og tekniske kontroller ved hjælp af en hvilken som helst metode, der anses for hensigtsmæssig. Formålet med en sådan teknisk kontrol er at underbygge en beslutning om at underkaste køretøjet et mere detaljeret syn eller kræve udbedring af

konstaterede væsentlige eller farlige mangler, før køretøjet får lov til at køre videre ad offentlig vej.

På grundlag af resultatet af det indledende syn beslutter inspektøren, om det er nødvendigt at underkaste køretøjet et mere detaljeret syn.

Mens direktivet for det indledende syns vedkommende fungerer mere som en ramme og giver medlemsstaterne stor fleksibilitet, er det påkrævet, at man ved mere detaljerede syn følger de strenge regler, der er fastsat i direktivet.

I lighed med direktiv 2014/45/EU om periodisk teknisk kontrol definerer direktivets bilag II de punkter, metoder og årsager til mangler samt den klassificering af mangler, der finder anvendelse som det harmoniserede minimum i forbindelse med syn ved vejsiden. Mens inspektøren under den periodiske tekniske kontrol skal kontrollere hvert punkt og dække hele bilaget, skal et teknisk syn ved vejsiden kun omfatte de punkter, der er opført i bilag II til direktivet, som anses for at være nødvendige og relevante. Der skal ikke desto mindre lægges særlig vægt på sikkerheden med hensyn til bremser, dæk, hjul og chassis samt gener.

En begrænsning for syn ved vejsiden er, at hvis et af de punkter, der er opført i bilag II, ifølge synsrapporten eller synet ved vejsiden er udført inden for de sidste tre måneder, må inspektøren kun kontrollere dette punkt, hvis det kan begrundes af en åbenbar mangel.

Efter et mere detaljeret syn skal inspektøren udfærdige en rapport i overensstemmelse med bilag IV og udlevere en kopi af rapporten til føreren.

2.4 Ansvarsområder; Inspektører; Synsfaciliteter; Sanktioner

Direktivet fastlægger klare krav, som medlemsstaterne skal fastsætte i deres lovgivning:

- At den seneste synsrapport og rapporten fra det seneste syn ved vejsiden skal opbevares i køretøjet som original eller som certificeret udskrift. Elektronisk dokumentation kan også accepteres
- At virksomheder og førere af det synede køretøj samarbejder med inspektørerne og giver adgang til køretøjet, dets dele og al relevant dokumentation
- At virksomhedens ansvar for, at deres køretøjer til stadighed holdes i forsvarlig stand og opfylder de tekniske forskrifter, er fastsat, uden indskrænkning af ansvaret hos disse køretøjers førere
- At inspektører afholder sig fra enhver forskelsbehandling på grund af førerens nationalitet eller køretøjets registreringsland
- At inspektøren er fri for enhver interessekonflikt, der ville kunne påvirke uvildigheden eller objektiviteten af vedkommendes afgørelse
- At aflønningen af inspektører ikke må være direkte forbundet med resultaterne af indledende eller mere detaljerede syn ved vejsiden.

Derudover er der i direktivet fastsat et specifikt krav til inspektører, der foretager mere detaljerede syn. Sådanne inspektører skal overholde de minimumskrav til kompetencer og uddannelse, som er fastsat for inspektører, der udfører periodiske syn.

For så vidt angår de faciliteter, der anvendes til mere detaljerede syn ved vejsiden, kan det være en mobil synsenhed eller en udpeget synsfacilitet ved vejsiden eller en synshal, der foretager periodiske syn, alt efter hvad der ligger nærmest. Det nødvendige udstyr til udførelse af visse inspektioner, f.eks. af bremser eller hjulophæng, skal være til rådighed både i den mobile synsenhed og den udpegede synsfacilitet ved vejsiden. Hvis der skal foretages

kontrol af en del, for hvilket det nødvendige udstyr ikke er tilgængeligt, skal køretøjet sendes til syn i en synshal.

2.5 Vurdering af mangler; Opfølgning i tilfælde af væsentlige eller farlige mangler; Gebyrer i forbindelse med syn

I 2010 vedtog Kommissionen en henstilling[7] med henblik på at sikre vejledning af inspektører og en harmoniseret vurdering af de mangler, der er anført i bilag II til direktiv 2009/40/EF. Henstillingen indførte tre kategorier af fejl (ubetydelige, væsentlige og farlige) og definerede kategorien for hver mangel til brug som en vejledning.

På grundlag af henstillingen blev der ved direktiv 2014/45/EU indført en vurdering af mangler som en harmoniseret foranstaltning til brug ved periodisk teknisk kontrol. Den samme fremgangsmåde er blevet anvendt under revisionen af foranstaltningerne i forbindelse med tekniske syn ved vejsiden. Direktivet indførte tre forskellige kategorier af mangler. Afhængigt af hvor alvorlige de er, kan mangler være ubetydelige, væsentlige eller farlige. Hvis der under synet ved vejsiden konstateres flere mangler, som falder ind under forskellige alvorlighedsgrader, skal køretøjet klassificeres efter den alvorligste mangel. Hvis et køretøj desuden udviser flere fejl i samme inspektionskategori (f.eks. bremser eller styretøj), kan køretøjet klassificeres i den næstfølgende gruppe af alvorlige mangler, hvis den kombinerede virkning af disse mangler resulterer i en højere risiko for trafiksikkerheden.

2.6 Procentdel af køretøjer, der skal synes; Synsrapport og databaser over syn ved vejsiden; Meddelelse af oplysninger til Kommissionen

Som noget nyt har direktivet defineret det overordnede mål, at det samlede antal indledende syn ved vejsiden hvert år skal svare til mindst 5 % af det samlede antal registrerede tunge lastvogne, busser og tunge påhængskøretøjer.

På medlemsstatsniveau betyder det, at hver medlemsstat skal bestræbe sig på at udføre et passende antal indledende syn ved vejsiden, idet der tages hensyn til antallet af sådanne køretøjer, der er indregistreret i den pågældende stats område.

Medlemsstaterne er forpligtede til at indsamle visse oplysninger efter både det indledende og det mere detaljerede syn ved vejsiden. De indsamlede oplysninger danner grundlag for de rapporter, medlemsstaterne skal indsende til Kommissionen hvert andet år.

De første nationale rapporter skal dække 2019 og 2020 og skal sendes til Kommissionen senest den 31. marts 2021.

2.7 Udpegning af et kontaktpunkt; Samarbejde mellem medlemsstaterne; Samordnede syn ved vejsiden

I henhold til direktivet skulle medlemsstaterne udpege og underrette Kommissionen om deres nationale kontaktpunkt. Kontaktpunkternes opgaver er:

- At sikre koordinering med de nationale kontaktpunkter i andre medlemsstater i spørgsmål vedrørende direktivet, navnlig når der konstateres væsentlige eller farlige mangler under et syn ved vejsiden på et køretøj, der er indregistreret i en anden medlemsstat.

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

- At sende Kommissionen data om syn ved vejsiden hvert andet år.

3. NATIONALE GENNEMFØRELSESFORANSTALTNINGER, SOM MEDLEMSSTATERNE HAR GIVET MEDDELELSE OM, OG DE FORELØBIGE RESULTATER AF VURDERINGEN AF DISSE FORANSTALTNINGER

3.1 Nationale gennemførelsesforanstaltninger, som medlemsstaterne har givet meddelelse om

Medlemsstaterne skulle vedtage og offentliggøre de nationale foranstaltninger, der var nødvendige for at efterkomme direktivet, inden den 20. maj 2017 og efterfølgende meddele dem til Kommissionen. Foranstaltningerne har været gældende siden den 20. maj 2018.

Den 20. maj 2017 havde kun otte af de 28 medlemsstater underrettet Kommissionen om, at gennemførelsen af direktivet var afsluttet. I overensstemmelse med procedurereglerne iværksatte Kommissionen overtrædelsesprocedurer, hvorved de øvrige 20 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.

3.2 Foreløbige resultater

For at opnå en foreløbig vurdering af de nationale gennemførelsesbestemmelser 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

Ifølge den foreløbige analyse af de nationale gennemførelsesforanstaltninger udgjorde det en udfordring for nogle medlemsstater at inkludere hurtige traktorer. Der kunne også påvises nogle mindre problemer i forbindelse med de køretøjskategorier, der allerede indgår i ordningen for syn ved vejsiden, hvilket vil kræve yderligere afklaring.

3.2.2 Risikoklassificeringssystem; Udvælgelse af køretøjer til indledende syn ved vejsiden

Den foreløbige vurdering påpegede mulige problemer i flere medlemsstater vedrørende udvidelsen af risikoklassificeringssystemet til også at omfatte oplysninger fra syn ved vejsiden. Dette vil kræve yderligere analyse og drøftelser med de berørte medlemsstater.

Det ser ud til, at de fleste medlemsstater har indført de valgfrie foranstaltninger i direktivet om udvælgelse af køretøjer, og der blev ikke givet udtryk for væsentlige betænkeligheder i forbindelse med den foreløbige vurdering.

3.2.3 Systemet til syn ved vejsiden; Indhold af og metoder for syn ved vejsiden

Ifølge de foreløbige resultater har det vist sig at være en udfordring at indføre det særskilte indledende og et mere detaljeret stadie i det tekniske syn ved vejsiden. Det ser ud til, at den klare adskillelse af de to stadier ikke er blevet indført i nogle medlemsstater, hvilket kan give anledning til yderligere spørgsmål om problemstillinger, der direkte vedrører de forskellige stadier, såsom dataindsamling, en mere detaljeret rapport om syn ved vejsiden eller uddannelsen af inspektører.

3.2.4 Ansvarsområder; Inspektører; Synsfaciliteter; Sanktioner

Den foreløbige analyse gav ikke anledning til større betænkeligheder, men nogle punkter i forbindelse med de krav, der er fastsat for inspektørerne, vil kræve yderligere vurdering og drøftelser med de berørte medlemsstater.

3.2.5 Vurdering af mangler; Opfølgning i tilfælde af væsentlige eller farlige mangler; Gebyrer i forbindelse med syn

De overordnede konklusioner fra den foreløbige vurdering var positive, men der kræves yderligere præciseringer af visse punkter.

Det ser ud til, at kun få medlemsstater har indført de frivillige foranstaltninger om at kræve betaling af et gebyr i forbindelse med synet i tilfælde, hvor der er konstateret fejl under det mere detaljerede syn.

3.2.6 Procentdel af køretøjer, der skal synes; Synsrapport og databaser over syn ved vejsiden; Meddelelse af oplysninger til Kommissionen

Hvad angår tærsklen på 5 % og det forholdsmæssige antal af syn på medlemsstatsniveau og meddelelse af oplysninger til Kommissionen hvert andet år, var det i nogle tilfælde vanskeligt at identificere nationale gennemførelsesforanstaltninger, men den foreløbige vurdering afdækkede ingen væsentlige problemer.

På den anden side synes den nye forpligtelse til at indsamle forskellige oplysninger efter indledende og mere detaljerede syn at have været en udfordring for nogle medlemsstater, og der vil være behov for yderligere afklaring og drøftelse med de berørte medlemsstater.

For så vidt angår de oplysninger, der skal indsamles på nationalt plan, skal det bemærkes, at direktivet grundet mangel af overgangsforanstaltninger skabte en vanskelig situation for medlemsstaterne. Direktivet finder anvendelse fra den 20. maj 2018, men de første nationale rapporter i henhold til direktivet dækker kun 2019 og 2020. Det betyder, at dataene for hele 2018 stadig skal indsamles, og at de nationale rapporter skal udarbejdes i henhold til direktiv 2000/30/EF. Dette blev dog ophævet den 20. maj 2018 ved direktivets ikrafttræden. Dette retlige tomrum gav medlemsstaterne betydelige praktiske problemer i forbindelse med udarbejdelsen af deres rapporter om syn ved vejsiden for 2017-2018.

3.2.7 Udpegning af et kontaktpunkt; Samarbejde mellem medlemsstaterne; Samordnede syn ved vejsiden;

Medlemsstaterne gav meddelelse om deres nationale kontaktpunkter senest den 20. maj 2015 og har siden da sendt regelmæssige opdateringer. På grundlag af meddelelserne og de efterfølgende opdateringer har Kommissionen udarbejdet en liste over de oplyste nationale kontaktpunkter og regelmæssigt sendt den til medlemsstaterne.

2. 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 de fleste eksisterende og fungerende krav blev bibeholdt.

Otte medlemsstater har afsluttet gennemførelsen af direktivets foranstaltninger i deres nationale lovgivning til tiden. De 20 andre lande har opfyldt deres forpligtelse til at gennemføre direktivet, efter at Kommissionen har iværksat de officielle procedurer, der opfordrer dem til at gøre det.

For så vidt angår de nationale foranstaltningers overensstemmelse med direktivets bestemmelser, viser den foreløbige vurdering, at gennemførelsen generelt synes at være tilfredsstillende i de fleste medlemsstater, men i nogle tilfælde vil Kommissionen eventuelt 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 syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer kan der kun drages meningsfulde konklusioner på grundlag af data genereret efter tre års uafbrudt anvendelse af bestemmelserne. Kommissionen vil dog nøje overvåge situationen og følge op med en efterfølgende evaluering, når tiden er inde.