



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 13.7.2012

COM(2012) 380 final

2012/0184 (COD)

Køretøjssikkerhedspakken

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om
ophævelse af direktiv 2009/40/EF**

(EØS-relevant tekst)

{SWD(2012) 206 final}

{SWD(2012) 207 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

- Begrundelse og formål

Formålet med forslaget er at fastsætte ajourførte harmoniserede regler om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil med henblik på at forbedre færdselssikkerheden og beskytte miljøet.

Forslaget tager sigte på at bidrage til at nå målet om at nedbringe antallet af trafikdræbte med 50 % senest i 2020, som er fastlagt i de politiske retningslinjer for trafiksikkerhed 2011-2020¹. Det vil også bidrage til at nedbringe de af vejtransportsektorens emissioner, der skyldes dårlig vedligeholdelse af køretøjer.

- Generel baggrund

Et køretøj må først markedsføres, når det opfylder alle relevante typegodkendelseskrav eller individuelle godkendelseskrav, hvilket sikrer optimale sikkerheds- og miljøstandarder. Hver medlemsstat har pligt til at nyregistrere ethvert køretøj, som har opnået den europæiske typegodkendelse, på grundlag af den "typeattest", som er udstedt af køretøjets fabrikant. Denne registrering er den officielle godkendelse af, at køretøjet kan bruges på offentlig vej, og herigennem håndhæves frister for indførelse af forskellige krav til køretøjer.

Efter denne godkendelse skal biler på vejene regelmæssigt underkastes en periodisk teknisk kontrol. Formålet med denne kontrol er at sikre, at biler på vejene er i køredygtig stand, sikre og ikke indebærer nogen fare for føreren eller andre trafikanter. Derfor kontrolleres det, om biler overholder en række krav, bl.a. vedrørende sikkerhed og miljøbeskyttelse, tillige med krav om eftermontering. Køretøjer, der anvendes til erhvervsmæssig godstransport med en totalvægt på mere end 3,5 tons og erhvervsmæssig passagerbefordring af mere end 8 personer, er som følge af deres regelmæssige og intensive hovedsageligt kommercielle udnyttelse derudover underlagt ad hoc-syn ved vejsiden når som helst og hvor som helst i EU for derigennem at verificere, at de efterlever miljømæssige og tekniske krav.

I løbet af et køretøjs levetid kan det omregistreres som følge af ejerskifte eller overføres permanent til en anden medlemsstat. Der bør også indføres bestemmelser om en procedure til registrering af køretøjer for at sikre, at køretøjer, der udgør en umiddelbar risiko for færdselssikkerheden, ikke anvendes på veje. Formålet med den tekniske kontrol er at kontrollere sikkerhedskomponenters funktionsduelighed, miljøpræstationerne og om et køretøj er i overensstemmelse med godkendelsen.

- Gældende bestemmelser på området

¹ KOM(2010) 389 endelig.

"Køretøjssikkerhedspakken" vil videreføre de eksisterende krav, som er fastlagt i de nuværende lovrammer for færdselssikkerheden, som omfatter teknisk kontrol², syn ved vejsiden³ og reglerne om registrering af køretøjer⁴.

I forhold til den eksisterende lovgivning om teknisk kontrol af motorkøretøjer udvider forslaget den bestående ordnings anvendelsesområde til nye køretøjsklasser, herunder motorcykler, og den kontrolhyppighed, der gælder for ældre køretøjer, udvides til at omfatte køretøjer med et højt kilometertal. Forslaget indeholder også nye krav på en række områder vedrørende standarder for og kvaliteten af kontrol, herunder prøvningsudstyr, synsmedarbejderes færdigheder og uddannelse samt tilsyn med synsvirksomhederne.

- Overensstemmelse med EU's andre politikker og mål

Forslaget er i overensstemmelse med EU's mål om at øge trafiksikkerheden som omhandlet i hvidbogen om transport⁵ og tilsigter at gennemføre den særlige strategi for sikrere køretøjer inden for rammerne af de politiske retningslinjer for trafiksikkerheden for 2011-2020.

For så vidt angår forslagets miljøaspekter, bidrager de påtænkte krav til at reducere motorkøretøjers emissioner af CO₂ og andre luftforurenende stoffer i tråd med den europæiske strategi for rene og energieffektive køretøjer⁶ og EU's integrerede energi- og klimapolitik⁷, den såkaldte "20-20-20"-strategi, og de bidrager desuden til at nå de luftkvalitetsmål, der er fastlagt i direktiv 2008/50/EF⁸.

Endelig er forslaget i overensstemmelse med henstillingerne i forbindelse med relanceringen af det indre marked som fastsat i Montirapporten fra maj 2010⁹ vedrørende reduktion af administrative hindringer for grænseoverskridende bevægelighed for brugte biler.

2. RESULTAT AF HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

- Høring af interesserede parter

Høringsmetoder

I forbindelse med udarbejdelsen af forslaget hørte Kommissionen de interesserede parter på en række måder:

- Der fandt en generel internethøring sted om alle forslagets aspekter.

² 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).

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/30/EF af 6. juni 2000 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Fællesskabets område, som ændret (EFT L 203 af 10.8.2000, s. 1).

⁴ Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer (EFT L 138 af 1.6.1999, s. 57).

⁵ KOM(2011) 144 endelig.

⁶ KOM(2010) 186 endelig.

⁷ KOM(2008) 30 endelig.

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa (EUT L 152 af 11.6.2008, s. 1).

⁹ http://ec.europa.eu/bepa/pdf/monti_report_final_10_05_2010_da.pdf.

- Ekspertter og de interesserede parter er blevet hørt inden for rammerne af workshopper.
- Der er foretaget en fremadrettet undersøgelse af mulighederne for at håndhæve trafiksikkerheden i Den Europæiske Union for at indkredse mulige foranstaltninger og udarbejde et cost benefit-redskab til at analysere virkningerne af den tekniske kontrol.

Sammendrag af svarene og af, hvordan der er taget hensyn til dem

I forbindelse med internethøringen blev en række problemstillinger rejst af interessenter. I den konsekvensanalyse, som ledsager dette forslag, redegøres for de væsentligste problemstillinger og for, hvordan der er taget højde for dem.

En offentlig høring er gennemført på internettet fra den 29. juli 2010 til den 24. september 2010. Kommissionen modtog 9 653 svar fra borgere, medlemsstaternes myndigheder, forhandlere af udstyr, synsvirksomheder, værkstedssammenslutninger og køretøjsfabrikanter.

Resultaterne findes på adressen: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm.

- Ekspertbistand

Relevante videnskabelige områder/eksperter

Forslaget krævede en vurdering af forskellige løsningsmodeller og deres økonomiske, samfundsmæssige og miljømæssige konsekvenser.

Anvendt metodologi

En undersøgelse af forskellige politiske løsningsmodellers virkninger er udført af en ekstern konsulent (Europe Economics), der har anvendt flere videnskabelige værktøjer og evalueringsrapporter, navnlig som grundlag for modeller og data til værdiansættelse af omkostninger og fordele ved de forskellige politiske løsningsmodeller. Følgende fremhæves som de undersøgelser, der er gjort mest brug af:

- Rapport fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet om medlemsstaternes anvendelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/30/EF af 6. juni 2000 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Fællesskabets område - rapporteringsperioder 2005 – 2006 og 2007 – 2008¹⁰
- AUTOFORE (2007)
- "MOT Scheme Evidence-base" Department of Transport (UK, 2008),
- DEKRA Road Safety Report 2008 – Strategies for preventing accidents on Europe's roads,
- DEKRA Road Safety Report on Trucks 2009,

¹⁰ KOM(2010) 754 endelig.

- DEKRA Motorcycle road safety report 2010,
- TÜV-rapporter 2009/2010.

Tiltag til at gøre ekspertrådgivningen offentligt tilgængelig

Alle afsluttede og godkendte forskningsrapporter er eller vil blive stillet til rådighed på GD for Mobilitet og Transports websted.

- Konsekvensanalyse

Følgende muligheder blev overvejet med hensyn til forslagets vigtigste aspekter:

- Strategien "Den nuværende politik videreføres" er den referencesituation, som sammenholdes med de øvrige politiske løsningsmodellers virkninger. Med den løsningsmodel opretholdes EU's nuværende lovramme. Der vil heller ikke ske nogen tilpasning på kort sigt af det tekniske bilag til direktiv 2009/40/EF, som for nylig er blevet ændret via udvalgsproceduren i kraft af direktiv 2010/48/EU¹¹. Den tekniske kontrols omfang og hyppighed ændres derfor ikke, og ingen yderligere foranstaltninger vedrørende udveksling af oplysninger vil blive vedtaget. Der vil dermed fortsat mangle en ramme for udveksling af oplysninger.
- En løsningsmodel, hvor der benyttes "bløde reguleringstiltag", vil bestå i en bedre gennemførelse og en bedre overvågning af anvendelsen af eksisterende lovgivning. Med denne løsningsmodel indføres der ingen ny lovgivning, men Kommissionen vil udfolde nye og øgede bestræbelser på at forbedre standarderne for kontrol og håndhævelse samt indføre foranstaltninger, der kan tilskynde til dataudveksling.
- En løsningsmodel, hvor der benyttes lovtiltag, vil bygge på to komponenter.
 - For at opfylde det særlige mål om at forbedre køretøjers trafiksikkerhed består den første komponent i at højne EU's minimumsstandards for periodisk teknisk kontrol (PTI) og uvarslede syn ved vejsiden (RSI) og fastlægge obligatoriske standarder. Dette er afgørende for at undgå, at huller i systemet mindsker effektiviteten af håndhævelsen af den tekniske kontrol som helhed.
 - For at opfylde det særlige mål om, at data, som er nødvendige for at foretage teknisk kontrol, skal stilles til rådighed, vil en anden komponent af ordningen, i en anden fase, omfatte en eventuel oprettelse af et EU-harmoniseret dataudvekslingssystem, som forbinder de eksisterende databaser og sikrer:
 - at alle synsvirksomheder har adgang til oplysninger på typeattesten og om elektroniske sikkerhedssystemer (f.eks. ABS¹², ESC¹³, airbags);

¹¹ EUT L 173 af 8.7.2010, s. 47.

¹² Blokeringsfri bremses.

¹³ Elektronisk stabilitetskontrol.

- udveksling af synsresultater mellem medlemsstaterne, og de vigtigste håndhævende myndigheder får adgang til systemet;
- indberetning af synsresultater – og navnlig kilometertallet – af synsvirksomheder til de nationale og europæiske myndigheder med henblik på håndhævelse og statistiske formål.

I flere medlemsstater foretager et stort antal private godkendte synsvirksomheder teknisk kontrol. For at sikre en sammenhængende tilgang bør lovgivningen fastlægge visse fælles procedurer såsom mindstekrav til frister og arten af de indsendte oplysninger.

Konsekvensanalysen har imidlertid vist det fordelagtige i at kombinere bløde reguleringstiltag med lovtiltag. Derfor er konsekvensanalysens oprindelige bløde reguleringstiltag integreret i lovteksterne.

3. JURIDISKE ASPEKTER AF FORSLAGET

- Resumé af forslaget

Synsvirksomheder skal have adgang til de tekniske oplysninger, der er nødvendige for at udføre kontroller, herunder oplysninger om elektroniske sikkerhedsrelaterede komponenter som f.eks. ABS eller ESC. Fabrikkerne skal give adgang til disse oplysninger, således som det allerede er tilfældet for reparations- og vedligeholdelsesinformationer.

Typerne af køretøjer, som vil blive kontrolleret, vil blive udvidet til at omfatte to- eller trehjulede motorkøretøjer, lette påhængskøretøjer op til 3,5 tons og traktorer med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed over 40 km/h. For at tage hensyn til køretøjers alder og det årlige antal kørte kilometer øges kontrolhyppigheden for ældre biler, og køretøjer med et højt kilometertal indkaldes til kontrol hvert år, således som det allerede er tilfældet for hyrevogne og ambulancer. En tidsramme på fire måneder, inden for hvilken den tekniske kontrol skal udføres, vil give borgere og operatører en tilstrækkelig fleksibilitet.

Udstyr, der anvendes til kontrol, skal opfylde visse mindstekrav, således at de beskrevne kontrolmetoder kan anvendes på effektiv vis. Afslørede mangler vurderes efter harmoniserede bestemmelser, der står i forhold til den risiko, de indebærer for færdselssikkerheden.

Inspektører, som udfører teknisk kontrol, skal besidde kundskaber og færdigheder på et fastlagt niveau og uddannes ordentligt. Inspektørerne skal være fri for eventuelle interessekonflikter, navnlig hvad angår økonomiske, personlige og familiemæssige forbindelser til indehaveren af registreringsattesten. Tekniske kontrolaktiviteter, som udføres af autoriserede private organer, skal være underlagt tilsyn.

Resultater af den tekniske kontrol, herunder oplysning om kilometertallet, skal opbevares i nationale registre, hvilket vil lette afsløringen af svig med kilometertallet. Svig med kilometertallet bør også mere systematisk betragtes som en strafbar forseelse.

I flere medlemsstater foretager et stort antal private godkendte synsvirksomheder teknisk kontrol. For at sikre en effektiv informationsudveksling mellem medlemsstaterne bør nationale kontaktpunkter udpeges, og der bør fastsættes visse fælles procedureregler med hensyn til frister og karakteren af de oplysninger, der mindst skal fremsendes.

Kommissionen bemyndiges til at ændre forordningen med henblik på, når det er relevant, at tage hensyn til udviklingen af EU-lovgivningen om typegodkendelse i forbindelse med køretøjsklasser og tilpasse bilagene til den tekniske udvikling ved hjælp af delegerede retsakter, herunder bl.a. alternative kontrolmetoder, som stadig er under udvikling, baseret på moderne emissionsefterbehandlingssystemer til kontrol af, om køretøjernes NOx- og partikelemissioner overholder reglerne.

- Retsgrundlag

Retsgrundlaget for forslaget er artikel 91 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

- Nærhedsprincippet

Nærhedsprincippet finder anvendelse, for så vidt som forslaget ikke hører ind under EU's enekompetence.

Målene i forslaget kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne af følgende årsag: De tekniske krav til teknisk kontrol er fastsat på et minimumsniveau på EU-plan, og medlemsstaternes gennemførelse heraf har ført til stor uensartethed i kravene i hele Unionen, med negative virkninger for både færdselssikkerheden og for det indre marked.

Derfor opfylder forslaget nærhedsprincippet.

- Proportionalitetsprincippet

Som det fremgår af konsekvensanalysen, er forslaget i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, fordi det ikke går ud over, hvad der er nødvendigt for at nå målene vedrørende forbedring af færdselssikkerhed og miljøbeskyttelse; kvaliteten forbedres, og den tekniske kontrol styrkes, og der skabes passende rammer for en uhindret informationsstrøm. Dette indebærer blandt andet, at der fastsættes minimumsstandards for inspektørernes viden og uddannelse, fordi nutidens biler er meget sofistikerede og fulde af kompleks teknologi. Dette gælder også mindstekrav til kontroludstyret, der vil blive anvendt i forbindelse med den tekniske kontrol. Alle disse foranstaltninger er nødvendige forudsætninger for at forbedre kontrollernes kvalitet.

- Valg af instrument

Foreslået reguleringsmiddel: forordning.

Valget af en forordning anses for hensigtsmæssig med hensyn til at skabe den fornødne sikkerhed for overholdelse, samtidig med at den ikke kræver gennemførelse i medlemsstaternes lovgivning.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget har ingen virkninger for Unionens budget.

5. FAKULTATIVE ELEMENTER [OM NØDVENDIGT]

- Ophævelse af gældende lovgivning

Vedtagelse af forslaget vil indebære ophævelse af eksisterende lovgivning.

- Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde

Den foreslåede retsakt er af relevans for EØS og bør derfor omfatte hele Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

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

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91,
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 Udvalg¹⁴,
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget¹⁵,
efter den almindelige lovgivningsprocedure og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) Kommissionen fremsatte i sin hvidbog af 28. marts 2011 "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem"¹⁶ en "nul-vision", dvs. et mål om, at Unionen frem til 2050 så godt som eliminerer dødsulykker i vejtrafikken. Køretøjsteknologi forventes at yde et stort bidrag til at forbedre vejtransportens sikkerhedsniveau med henblik på at opfylde dette mål.
- (2) Kommissionen foreslog i sin meddelelse om "På vej mod et europæisk trafiksikkerhedsområde: politiske retningslinjer for trafiksikkerheden for 2011-2020"¹⁷ at halvere antallet af trafikdræbte i Unionen inden udgangen af 2020 i forhold til 2010. Med henblik på at opfylde målet fastlagde Kommissionen syv strategiske mål, herunder en indsats for at gøre køretøjer mere sikre, en strategi for at mindske

¹⁴ EUT C, s. ...

¹⁵ EUT C, s. ...

¹⁶ KOM(2011) 144 endelig.

¹⁷ KOM(2010) 389 endelig.

antallet af personskader og forbedre sikkerheden for bløde trafikanter, navnlig motorcyklister.

- (3) Teknisk kontrol indgår i en bredere ordning, som skal sikre, at køretøjerne holdes i en sikker og miljømæssigt acceptabel tilstand, så længe de benyttes. Denne ordning bør omfatte periodisk teknisk kontrol af alle køretøjer og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer samt bestemmelser om en procedure til registrering af køretøjer for at sikre, at køretøjer, der udgør en umiddelbar risiko for færdselssikkerheden, ikke anvendes på veje.
- (4) En række tekniske standarder og krav til køretøjers sikkerhed er vedtaget i Unionen. Det er dog nødvendigt gennem en ordning med periodisk teknisk kontrol at sikre, at køretøjer, efter de er bragt på markedet, opfylder sikkerhedsstandarder i hele deres levetid. Denne ordning bør gælde for køretøjsklasser som defineret i direktiv 2002/24/EF af 18. marts 2002 om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer og om ophævelse af Rådets direktiv 92/61/EØF¹⁸, direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer¹⁹ og direktiv 2003/37/EF af 26. maj 2003 om typegodkendelse af landbrugs- eller skovbrugstraktorer og af deres påhængskøretøjer og udskifteligt trukket materiel samt af systemer, komponenter og tekniske enheder til disse køretøjer og om ophævelse af direktiv 74/150/EØF²⁰.
- (5) Der er en klar sammenhæng mellem færdselssikkerhedsniveauet og antallet af tekniske mangler ved køretøjer. I 2009 er der rapporteret om 35 000 trafikdræbte på de europæiske veje. Antages det, at tekniske mangler bidrager proportionelt til antallet af trafikdræbte i forhold til, hvor ofte de er medvirkende årsag til ulykker, kan tekniske mangler være årsag til flere end 2 000 trafikdræbte om året i Unionen. Ud fra disponible undersøgelser kan det konkluderes, at mellem 900 og 1 100 af disse dødsfald kunne undgås med passende forbedringer af den tekniske kontrol.
- (6) En stor andel af vejtransportens samlede emissioner, navnlig CO₂-emissioner, skyldes et fåtal af køretøjer med svigtende emissionsbegrænsningssystemer. Det anslås, at 5 % af vognparken forårsager 25 % af alle forurenende emissioner. Derfor vil en ordning med periodisk teknisk kontrol også bidrage til miljøforbedringer ved at nedbringe den gennemsnitlige emission fra køretøjer.
- (7) Ifølge resultaterne af en grundig undersøgelse er 8 % af ulykker, hvori motorcykler er impliceret, forårsaget af eller hænger sammen med tekniske mangler. Motorcyklister er den gruppe trafikanter, der har den største sikkerhedsrisiko, og udviklingstendensen i antallet af trafikdræbte er stigende. Knallertkørere er overrepræsenteret i antallet af trafikdræbte med mere end 1 400 dræbte knallertkørere på vejene i 2008. Typerne af køretøjer, der skal kontrolleres, bør derfor udvides til den gruppe trafikanter, som har den største risiko, dvs. to- og trehjulede motorkøretøjer.

¹⁸ EFT L 124 af 9.5.2002, s. 1.

¹⁹ EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

²⁰ EUT L 171 af 9.10.2003, s. 1.

- (8) Landbrugskøretøjer med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed over 40 km/h anvendes stadig oftere i stedet for lastbiler i lokal transport. Deres risikopotentiale kan sammenlignes med lastbiler, og derfor bør denne køretøjsklasse behandles på samme måde som lastbiler i henseende til teknisk kontrol.
- (9) Køretøjer af historisk betydning anses for at bevare kulturarven fra den epoke, hvori de blev bygget, og de anvendes sjældent på offentlig vej; det bør derfor overlades til medlemsstaterne at beslutte, om gyldighedsperioden for periodisk teknisk kontrol forlænges for sådanne køretøjer. Det bør ligeledes overlades til medlemsstaterne at regulere den tekniske kontrol af andre typer specialkøretøjer.
- (10) Den tekniske kontrol er et nationalt anliggende og bør derfor udføres af medlemsstaterne eller af udpegede organer under deres tilsyn. Medlemsstaterne bør forblive ansvarlige for den tekniske kontrol i alle tilfælde, selv når det nationale system gør det muligt at godkende private organer, herunder dem, der er involveret i at udføre reparationer.
- (11) Af hensyn til inspektionen af køretøjer og især deres elektroniske sikkerhedskomponenter er det af afgørende betydning at have adgang til hvert enkelt køretøjs tekniske specifikationer. Derfor bør køretøjsfabrikanter ikke kun stille det fuldstændige datasæt, jf. typeattesten, til rådighed, men også give adgang til data, der er nødvendige for at verificere sikkerheds- og miljørelaterede komponenters funktionsduelighed. Bestemmelserne vedrørende adgang til reparations- og vedligeholdelsesoplysninger bør anvendes tilsvarende til dette formål, og synsvirksomheder bør gives adgang til oplysninger, som er nødvendige for den tekniske kontrol. Dette har afgørende betydning, især for elektronisk styrede systemer, og bør omfatte alle de elementer, som er monteret af fabrikanten.
- (12) Med henblik på at sikre en kontrol af høj kvalitet i hele Unionen bør det udstyr, der anvendes ved kontrol samt ved vedligeholdelse og kalibrering heraf, fastlægges på EU-plan.
- (13) Inspektører bør, når de foretager teknisk kontrol, handle uafhængigt, og enhver interessekonflikt bør undgås. Resultatet af den tekniske kontrol bør således ikke have indflydelse på aflønning eller andre økonomiske eller personlige fordele.
- (14) Resultaterne af en kontrol bør ikke ændres af forretningsmæssige hensyn. Det tilsynsførende organ bør alene kunne ændre resultaterne af en teknisk kontrol, hvis resultatet af en teknisk kontrol, der er foretaget af en inspektør, er åbenbart ukorrekt.
- (15) Høje standarder for teknisk kontrol forudsætter, at synsmedarbejderne besidder færdigheder og kompetencer på højt niveau. Der bør indføres et uddannelsessystem med en grunduddannelse og periodiske genopfriskningskurser. Der bør fastsættes en overgangsperiode for at sikre, at nuværende synsmedarbejdere problemfrit integreres i forløbet af periodiske genopfriskningskurser.
- (16) Med henblik på at sikre, at kontrollens høje kvalitet fastholdes på længere sigt, bør medlemsstaterne pålægges at oprette et kvalitetssikringssystem, der omfatter godkendelse, tilsyn, tilbagekaldelse, suspension eller ophævelse af tilladelsen til at foretage teknisk kontrol.

- (17) Kontrolhyppigheden bør tilpasses efter køretøjstypen og kilometertallet. Køretøjer er mere tilbøjelige til at have tekniske mangler, når de har nået en vis alder og efter et vist antal kørte kilometer, navnlig når de anvendes intensivt. Derfor bør kontrolhyppigheden øges for ældre køretøjer og køretøjer med et højt kilometertal.
- (18) For at indrømme køretøjers ejere og operatører en vis fleksibilitet bør medlemsstaterne have mulighed for at fastlægge en periode på flere uger, inden for hvilken den periodiske tekniske kontrol vil skulle foretages.
- (19) Den tekniske kontrol bør omfatte alle de punkter, der er relevante i forhold til køretøjets specifikke design, konstruktion og udstyr. Inden for disse punkter og i betragtning af køretøjsteknologiens nuværende stade bør moderne elektroniske systemer føjes til listen over punkter, der skal kontrolleres. Med henblik på at opnå en ensartet teknisk kontrol bør der fastsættes prøvningsmetoder for de enkelte kontrolpunkter.
- (20) For at fremme harmoniseringen og sikre ensartede standarder bør der findes en ikkeudtømmende liste over de vigtigste årsager til fejl for samtlige kontrolpunkter. For at opnå ensartethed i bedømmelsen af det kontrollerede køretøj bør konstaterede fejl vurderes på grundlag af en fælles standard.
- (21) Indehaveren af registreringsattesten for et køretøj, for hvilket der i forbindelse med den tekniske kontrol er konstateret mangler og navnlig mangler, der udgør en risiko for færdselssikkerheden, bør straks afhjælpe disse mangler. Er manglerne farlige, bør køretøjets registrering tilbagekaldes, indtil manglerne er afhjulpet til fulde.
- (22) En synsrapport bør udstedes efter hver kontrol med bl.a. oplysninger om køretøjet og om synsresultatet. Af hensyn til en korrekt opfølgning på en teknisk kontrol bør medlemsstaterne indsamle og opbevare disse oplysninger i en database.
- (23) Det skønnes, at kilometertallet er manipuleret i mellem 5 % og 12 % af de brugte biler, der sælges, hvilket medfører betydelige samfundsmæssige omkostninger på flere milliarder euro om året og en ukorrekt vurdering af et køretøjs tekniske stand. Med henblik på at bekæmpe svig med kilometertallet vil en registrering af kilometertallet i synsrapporten kombineret med en forpligtelse til at fremlægge den foregående rapport gøre det lettere at afsløre indgreb i eller manipulation af kilometertælleren. Svig med kilometertallet bør også mere systematisk betragtes som en strafbar forseelse.
- (24) I flere medlemsstater foretager et stort antal private godkendte synsvirksomheder teknisk kontrol. For at sikre en effektiv informationsudveksling mellem medlemsstaterne bør der oprettes nationale kontaktpunkter, og der bør fastsættes visse fælles procedureregler med hensyn til frister og arten af de oplysninger, der mindst skal fremsendes.
- (25) Teknisk kontrol er en del af en bredere reguleringsordning, der gælder for køretøjer i hele deres levetid, fra godkendelse over registrering og syn til ophugning. Udvikling og sammenkobling af nationale og fabrikanter elektroniske databaser bør i princippet bidrage til at forbedre effektiviteten af den samlede administration af køretøjet og mindske omkostninger og administrative byrder. Kommissionen bør derfor foretage en undersøgelse af gennemførligheden af og omkostninger og fordele

ved at oprette en europæisk elektronisk informationsplatform for køretøjer til dette formål.

- (26) For at supplere denne forordning med nærmere tekniske bestemmelser bør beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde tillægges Kommissionen med henblik på i relevante tilfælde at tage hensyn til udviklingen inden for Unionens lovgivning om typegodkendelse i relation til køretøjsklasser og behovet for at tilpasse bilagene til den tekniske udvikling. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.
- (27) For at sikre ensartede betingelser for anvendelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Gennemførelsesbeføjelserne bør udøves i overensstemmelse med 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 gennemførelsesbeføjelser²¹.
- (28) Synsvirksomhedernes prøvningsfaciliteter og -udstyr skal opfylde de krav, som er fastsat for udførelsen af teknisk kontrol. Da dette indebærer betydelige investeringer og tilpasninger, som muligvis ikke kan gennemføres øjeblikkeligt, bør synsvirksomhederne indrømmes en periode på fem år til at bringe sig i overensstemmelse med disse krav. Tilsynsmyndighederne bør indrømmes en tilsvarende periode på fem år med henblik på at opfylde alle kriterier og krav vedrørende godkendelse af og tilsyn med synsvirksomheder.
- (29) Målet for denne forordning, nemlig at fastsætte fælles mindstekrav og harmoniserede regler om gennemførelsen af teknisk kontrol af køretøjer i Unionen, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor bedre gennemføres på EU-plan; Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går forordningen ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (30) Denne forordning respekterer de grundlæggende rettigheder og overholder de principper, som navnlig anerkendes i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, og som er omhandlet i artikel 6 i traktaten om Den Europæiske Union.
- (31) Ved denne forordning ajourføres de tekniske krav i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/40/EF af 6. maj 2009 om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil²², og anvendelsesområdet udvides med henblik på bl.a. at inddrage etableringen af synsvirksomheder og deres tilsynsorganer samt udpege inspektører, som får til opgave at foretage den tekniske kontrol. Dette direktiv bør

²¹ EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.

²² EUT L 141 af 6.6.2009, s. 12.

derfor ophæves. Desuden integrerer denne forordning bestemmelserne i Kommissionens henstilling 2010/378/EU af 5. juli 2010 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 dertil²³ med henblik på at regulere de tekniske prøvningsmetoder bedre –

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I

GENSTAND, DEFINITIONER OG ANVENDELSESOMRÅDE

Artikel 1

Genstand

Ved denne forordning indføres en ordning for periodisk teknisk kontrol af køretøjer.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på køretøjer med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på over 25 km/h af følgende klasser, som er omhandlet i direktiv 2002/24/EF, direktiv 2007/46/EF og i direktiv 2003/37/EF:
 - motorkøretøjer med mindst fire hjul, der anvendes til personbefordring med højst otte siddepladser foruden førerens plads – køretøjsklasse M1
 - motorkøretøjer til personbefordring med mere end otte siddepladser foruden førerens plads – køretøjsklasse M2 og M3
 - motorkøretøjer med mindst fire hjul, der normalt anvendes til vejgodstransport, med en tilladt totalvægt på højst 3 500 kg – køretøjsklasse N1
 - motorkøretøjer til godstransport med en tilladt totalvægt på over 3 500 kg – køretøjsklasse N2 og N3
 - påhængsvogne og sættevogne med en tilladt totalvægt på højst 3 500 kg – køretøjsklasse O1 og O2
 - påhængsvogne og sættevogne med en tilladt totalvægt på over 3 500 kg – køretøjsklasse O3 og O4
 - to- og trehjulede motordrevne køretøjer – køretøjsklasse L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e og L7e

²³

EUT L 173 af 8.7.2010, s. 74.

- hjultraktorer med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed over 40 km/h – køretøjsklasse T5.
2. Denne forordning finder ikke anvendelse på:
- køretøjer af historisk betydning
 - køretøjer tilhørende de væbnede styrker, brandvæsenet, civilbeskyttelse, nødberedskab eller redningstjeneste
 - køretøjer, som anvendes af landbrugs-, gartneri-, skovbrugs-, opdræts- eller fiskerivirksomheder, med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på højst 40 km/h
 - specialkøretøjer, der benyttes til transport af cirkus- og tivoliudstyr med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på højst 40 km/h og kun færdes på medlemsstatens territorium.
3. Medlemsstaterne kan indføre nationale krav om teknisk kontrol af køretøjer, som er anført i stk. 2, og som er registreret på deres område.

Artikel 3 **Definitioner**

I denne forordning forstås ved:

- 1) "køretøj": ethvert motorkøretøj, som ikke kører på skinner, eller påhængskøretøjer dertil
- 2) "motorkøretøj": ethvert selvkørende motorkøretøj på hjul med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på over 25 km/h
- 3) "påhængskøretøj": et køretøj på hjul, der ikke er selvkørende, men som er konstrueret og fremstillet til at blive trukket af et motorkøretøj
- 4) "sættevogn": ethvert påhængskøretøj, der er konstrueret til at blive koblet til et motorkøretøj, således at påhængskøretøjet delvis hviler på motorkøretøjet, og en betydelig del af dets egenvægt og vægten af dets ladning bæres af motorkøretøjet
- 5) "to- og trehjulede køretøjer": ethvert motordrevent køretøj på to hjul med eller uden sidevogn, tricykler og quadricykler
- 6) "køretøj, der er registreret i en medlemsstat": et køretøj, der er registreret eller taget i brug i en medlemsstat
- 7) "køretøj af historisk betydning": ethvert køretøj, som opfylder alle følgende betingelser:
 - det blev fremstillet for mindst 30 år siden
 - det vedligeholdes med reservedele, som efterligner køretøjets historiske komponenter

- der er ikke foretaget ændringer af hoveddelenes tekniske specifikationer, f.eks. motor, bremses, styretøj eller ophæng, og
 - køretøjets udseende er ikke blevet ændret
- 8) "indehaver af en registreringsattest": den person, i hvis navn køretøjet er registreret
 - 9) "teknisk kontrol" (syn): kontrol af, at et køretøjs dele og komponenter er i overensstemmelse med gældende sikkerheds- og miljømæssige karakteristika på tidspunktet for godkendelse, første registrering eller første ibrugtagning samt ved eftermontering
 - 10) "godkendelse": enhver kategori af godkendelse som omhandlet i direktiv 2007/46/EF
 - 11) "mangler": tekniske defekter og anden manglende overensstemmelse, der er konstateret under en teknisk kontrol
 - 12) "synsrapport": et certifikat, som udstedes af den kompetente myndighed eller en synsvirksomhed, og som indeholder synsresultatet og en samlet vurdering af køretøjet
 - 13) "inspektør": en person, som en medlemsstat har godkendt til at foretage teknisk kontrol i en synsvirksomhed eller på vegne af den kompetente myndighed
 - 14) "kompetent myndighed": en myndighed eller et offentligt organ, der er ansvarlig for at forvalte den nationale ordning for teknisk kontrol og herunder udføre teknisk kontrol, når dette er relevant
 - 15) "synsvirksomhed": offentlige eller private organer eller virksomheder, herunder dem, der udfører autoreparation, der er godkendt af en medlemsstat til at foretage teknisk kontrol
 - 16) "tilsynsorgan": et organ, der er oprettet af en medlemsstat og er ansvarlig for at godkende og føre tilsyn med synsvirksomheder.

KAPITEL II

GENERELLE FORPLIGTELSE

Artikel 4 **Forpligtelser**

1. Der skal foretages periodisk kontrol af motorkøretøjer og påhængskøretøjer hertil i overensstemmelse med denne forordning i den medlemsstat, hvor de er registreret.
2. Teknisk kontrol udføres udelukkende af en medlemsstats kompetente myndighed eller af synsvirksomheder, der er godkendt af medlemsstaterne.
3. Køretøjsfabrikanterne skal give synsvirksomhederne, eller i givet fald den kompetente myndighed, adgang til de tekniske oplysninger, der er nødvendige for at

foretage periodisk teknisk kontrol, jf. bilag I. Kommissionen vedtager gennemførelsesbestemmelser angående procedurerne for adgang til de tekniske oplysninger, der er fastsat i bilag I, efter den undersøgelsesprocedure, der er omhandlet i artikel 16, stk. 2.

4. Indehaveren af registreringsattesten bærer ansvaret for, at køretøjet hele tiden er sikkert og opfylder de tekniske forskrifter.

KAPITEL III

KRAV VEDRØRENDE TEKNISK KONTROL

Artikel 5

Frister og kontrollhyppighed

1. Køretøjer skal underkastes en teknisk kontrol på hver årsdag for datoen for første registrering og mindst inden for følgende intervaller:
 - Køretøjer i klasse L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e og L7e: fire år efter, at køretøjet er registreret første gang, efterfølgende to år efter dette og derefter hvert år
 - Køretøjer i klasse M1, N1 og O2: fire år efter, at køretøjet er registreret første gang, efterfølgende to år efter dette og derefter hvert år
 - Køretøjer i klasse M1, der er registreret 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 hvert år.
2. Hvis et køretøj i klasse M1 eller N1 har kørt 160 000 km eller derover på tidspunktet for den første tekniske kontrol, efter at køretøjet er registreret første gang, skal det underkastes en teknisk kontrol hvert år derefter.
3. Indehaveren af registreringsattesten kan anmode synsvirksomheden eller i givet fald den kompetente myndighed om at foretage teknisk kontrol i en periode fra begyndelsen af den måned, der går forud for månedsdatoen, jf. stk. 1, og indtil udgangen af den anden måned efter denne dato, uden at datoen for den næste tekniske kontrol berøres.
4. Uanset datoen for køretøjets seneste tekniske kontrol kan den kompetente myndighed i følgende tilfælde kræve, at køretøjet underkastes en teknisk kontrol eller yderligere kontrol før den dato, der er omhandlet i stk. 1 og 2:
 - efter en ulykke med alvorlige skader på køretøjets vigtigste sikkerhedsrelaterede komponenter, f.eks. hjul, ophæng, deformationszoner, styreapparat eller bremses
 - når køretøjets sikkerheds- og miljørelaterede systemer og komponenter er ændret eller modificeret

- i tilfælde af en ændring af indehaveren af et køretøjs registreringsattest.

Artikel 6

Prøvningens indhold og metoder

1. Den tekniske kontrol skal omfatte de områder, der er omhandlet i bilag II, punkt 2.
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 anført i bilag II, punkt 3, og benytter den metode, der gælder for kontrol af de punkter.

Artikel 7

Vurdering af mangler

1. For hvert kontrolpunkt indeholder bilag III en liste over mulige mangler og deres alvorsgrad.
2. Når inspektøren foretager en teknisk kontrol, skal vedkommende tillægge hver påvist mangel en alvorsgrad og klassificere den i en af følgende grupper:
 - mindre mangler, som ikke har væsentlig indflydelse på køretøjets sikkerhed, og andre mindre uoverensstemmelser
 - væsentlige mangler, som kan påvirke køretøjets sikkerhed eller udsætte andre trafikanter for risiko, og andre mere alvorlige uoverensstemmelser
 - farlige mangler, som udgør en direkte og umiddelbar risiko for trafiksikkerheden og er af en sådan karakter, at køretøjet ikke under nogen omstændigheder må benyttes på vejnettet.
3. Et køretøj med mangler i mere end en gruppe af mangler, jf. stk. 2, klassificeres i den gruppe, der svarer til den alvorligste mangel. Et køretøj med adskillige mangler i samme gruppe skal klassificeres i den næstfølgende, alvorligere gruppe, hvis den kombinerede virkning af disse mangler resulterer i en højere risiko for færdselssikkerheden.

Artikel 8

Synsrapport

1. Synsvirksomheden, eller i givet fald den kompetente myndighed, der har foretaget en teknisk kontrol af et køretøj, skal udstede en synsrapport for dette køretøj, og den skal mindst indeholde de elementer, der er fastsat i bilag IV.
2. Synsvirksomheden, eller i givet fald den kompetente myndighed, skal give den person, der fremstiller køretøjet til syn, en synsrapport eller - såfremt synsrapporten udarbejdes elektronisk - en behørigt bekræftet udskrift af en sådan rapport.
3. Fra datoen for denne forordnings ikrafttræden og senest 3 år derefter meddeler synsvirksomhederne elektronisk medlemsstatens kompetente myndighed

oplysningerne i de udstedte synsrapporter. Denne meddelelse skal foretages inden for en rimelig frist efter udstedelsen af synsrapporterne. Indtil denne dato må synsvirksomheden meddele den kompetente myndighed disse oplysninger på enhver anden måde. Den kompetente myndighed skal opbevare disse oplysninger i 36 måneder fra modtagelsesdatoen.

4. Med henblik på at kontrollere kilometertallet skal inspektøren pålægge den person, der fremstiller køretøjet til syn, at forelægge den synsrapport, der er udstedt efter den foregående tekniske kontrol, medmindre denne oplysning er fremsendt elektronisk efter den foregående tekniske kontrol.
5. Resultaterne af den tekniske kontrol skal meddeles til registreringsmyndigheden. Denne meddelelse skal indeholde de oplysninger, der er nævnt i synsrapporten.

Artikel 9 **Opfølgning på mangler**

1. Er der tale om mindre mangler, skal indehaveren af registreringsattesten sikre, at disse mangler udbedres straks. Der er muligvis ikke behov for at kontrollere køretøjet på ny.
2. Er der tale om væsentlige mangler, træffer den kompetente myndighed afgørelse om, på hvilke betingelser køretøjet kan anvendes, indtil det på ny underkastes en teknisk kontrol. Sidstnævnte tekniske kontrol skal finde sted senest seks uger efter den første kontrol.
3. Er der tale om farlige mangler, må køretøjet ikke anvendes på offentligt tilgængelige veje og dets registrering tilbagekaldes i henhold til artikel 3a i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv XXX om ændring af Rådets direktiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for motorkøretøjer²⁴, indtil manglerne er udbedret, og en ny synsrapport udstedes, hvori det attesteres, at køretøjet opfylder de tekniske forskrifter.

Artikel 10 **Synsattest**

Synsvirksomheden, eller i givet fald den kompetente myndighed, i den medlemsstat, der har foretaget en teknisk kontrol af et køretøj registreret på dens område, skal udstede en attest til køretøjer, som er godkendt efter kontrollen. På attesten angives datoen for den næste tekniske kontrol.

Hver medlemsstat anerkender den attest, der er udstedt efter stk. 1.

²⁴ EUT L [...] af [...], s. [...].

KAPITEL IV

ADMINISTRATIVE BESTEMMELSER

Artikel 11

Prøvningsfaciliteter og -udstyr

1. Prøvningsfaciliteter og -udstyr, som benyttes til at foretage teknisk kontrol, skal opfylde de tekniske mindstekrav, der er fastsat i bilag V.
2. Synsvirksomhederne, eller i givet fald den kompetente myndighed, skal vedligeholde prøvningsfaciliteter og -udstyr efter fabrikantens specifikationer.
3. Udstyr, der benyttes til målinger, skal regelmæssigt kalibreres efter fabrikantens specifikationer.

Artikel 12

Inspektører

1. Teknisk kontrol skal udføres af inspektører, som opfylder mindstekravene til kompetence og uddannelse, der er fastsat i bilag VI.
2. Medlemsstaterne udsteder et certifikat til inspektører, som opfylder mindstekravene til kompetence og uddannelse. Dette certifikat skal mindst indeholde de oplysninger, der er nævnt i bilag VI, punkt 3.
3. Inspektører, der er ansat af medlemsstaternes kompetente myndigheder eller en synsvirksomhed på den dag, fra hvilken denne forordning finder anvendelse, er undtaget fra kravene i bilag VI, punkt 1. Medlemsstaterne skal udstede et overensstemmelsescertifikat til disse inspektører.
4. Når der foretages en teknisk kontrol, skal inspektøren være fri for eventuelle interessekonflikter, navnlig hvad angår økonomiske, personlige eller familiemæssige forbindelser til indehaveren af registreringsattesten for det køretøj, der skal synes.
5. Synsvirksomheden oplyser den person, der fremstiller køretøjet til syn, om de reparationer, der er behov for at udføre, og synsresultatet må ikke ændres af forretningsmæssige hensyn.
6. Resultaterne af en teknisk kontrol, der udføres af en inspektør, må alene ændres af det tilsynsførende organ, hvis resultatet af den tekniske kontrol, der er udført af inspektøren, er åbenbart ukorrekt.

Artikel 13

Godkendelse af og tilsyn med synsvirksomheder

1. Et tilsynsorgan skal mindst udføre de opgaver, der er fastsat i bilag VII, punkt 1, og opfylde kravene i punkt 2 og 3 i samme bilag.

Medlemsstaterne offentliggør regler og procedurer for tilrettelæggelsen samt opgaver og krav, som gælder for tilsynsorganers personale.

Tilsynsorganer skal være uafhængige af synsvirksomheder og køretøjsfabrikanter.

2. Synsvirksomheder, som drives direkte af en kompetent myndighed, undtages fra kravene om godkendelse og tilsyn.

KAPITEL V

SAMARBEJDE OG UDVEKSLING AF OPLYSNINGER

Artikel 14

Administrativt samarbejde mellem medlemsstaterne

1. Medlemsstaterne udpeger et nationalt kontaktpunkt med ansvar for udveksling af oplysninger om anvendelsen af denne forordning med de andre medlemsstater og Kommissionen.
2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen navne og kontaktoplysninger på deres nationale kontaktpunkt senest *[et år efter denne forordnings ikrafttræden]* og underretter den omgående om enhver ændring heraf. Kommissionen udarbejder en liste over alle de nationale kontaktpunkter og sender den til medlemsstaterne.

Artikel 15

Elektronisk informationsplatform for køretøjer

Kommissionen undersøger gennemførligheden af og omkostninger og fordele ved at oprette en elektronisk informationsplatform for køretøjer med henblik på at udveksle oplysninger om data vedrørende teknisk kontrol mellem medlemsstaternes kompetente myndigheder med ansvar for kontrol, registrering og godkendelse af køretøjer samt synsvirksomheder og bilfabrikanter.

Den forelægger og evaluerer på grundlag af denne undersøgelse forskellige politiske løsningsmodeller og herunder muligheden for at fjerne kravet om synsattest som omhandlet i artikel 10. Senest to år efter den dag, fra hvilken denne forordning finder anvendelse, forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om resultaterne af denne undersøgelse, og den ledsages om fornødent af et lovforslag.

KAPITEL VI

GENNEMFØRELSESBESTEMMELSER OG DELEGEREDE BEFØJELSER

Artikel 16

Udvalget om trafikssikkerhed

1. Kommissionen består af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011. Når udvalgets udtalelse indhentes efter en skriftlig procedure, afsluttes proceduren uden noget resultat, hvis formanden for udvalget træffer beslutning herom, eller et simpelt flertal af udvalgsmedlemmerne anmoder herom, inden for tidsfristen for afgivelse af udtalelsen.

Artikel 17

Delegerede retsakter

Kommissionen skal have beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i henhold til artikel 19 med henblik på:

- at ajourføre artikel 2, stk. 1, og artikel 5, stk. 1 og 2, for at tage hensyn til ændringer mht. køretøjsklasser som følge af ændringer i den lovgivning, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1
- at tilpasse bilagene i lyset af den tekniske udvikling eller for at tage højde for ændringer i international lovgivning eller EU-lovgivningen.

Artikel 18

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter på de i denne artikel anførte betingelser.
2. De delegerede beføjelser i artikel 17 tillægges Kommissionen i en ubegrænset periode fra *[datoen for denne forordnings ikrafttrædelse]*.
3. Den i artikel 17 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Afgørelsen får virkning fra dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller fra en senere dato, der fastsættes nærmere i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

5. En delegeret retsakt, vedtaget i henhold til artikel 17, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

KAPITEL VII

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 19

Sanktioner

1. Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af denne forordning og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre gennemførelsen heraf. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have en afskrækkende virkning og må ikke medføre forskelsbehandling.
2. Hver medlemsstat træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at manipulation af eller indgreb i en kilometertæller betragtes som en strafbar handling og straffes med sanktioner, der er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen, har afskrækkende virkning og ikke må medføre forskelsbehandling.
3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen disse bestemmelser senest *[et år efter den dag, fra hvilken denne forordning finder anvendelse]* og giver straks meddelelse om eventuelle senere ændringer af disse.

Artikel 20

Overgangsbestemmelser

1. Prøvningsfaciliteter og -udstyr som omhandlet i artikel 11, der ikke opfylder mindstekravene i bilag V den *[den dag, fra hvilken denne forordning finder anvendelse]*, må anvendes til at foretage teknisk kontrol i en periode på højst fem år efter denne dato.
2. Medlemsstaterne anvender kravene i bilag VII senest fra femte år efter den dag, fra hvilken denne forordning finder anvendelse.

Artikel 21

Ophævelse

Direktiv 2009/40/EF og Kommissionens henstilling 2010/378/EF ophæves med virkning fra *[den dag, fra hvilken denne forordning finder anvendelse]*.

Artikel 22
Ikrafttrædelse og anvendelse

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den [12 måneder efter ikrafttrædelsen].

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand