



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 14.10.1999
KOM(1999) 458 endelig

98/0097 (COD)

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om stikprøvekontrol af trafiksikkerheden af erhvervskøretøjer, som færdes
inden for Fællesskabet**

(forelagt af Kommissionen i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2)

BEGRUNDELSE

- A. Den 11. marts 1998 forelagde Kommissionen Rådet et forslag til direktiv om stikprøvekontrol af trafikikkerheden af erhvervskøretøjer, som færdes inden for Fællesskabet (KOM(98)0117-C4-0346/98-98/0097(SYN)).

Den 29. juli 1998 afgav Det Økonomiske og Sociale Udvalg positiv udtalelse.

Den 17 februar 1999 afgav Europa-Parlamentet udtalelse om forslaget ved førstebehandlingen.

Selv om Parlamentet generelt var positivt indstillet over for forslaget, blev der vedtaget 17 ændringsforslag.

Ændringsforslag 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 15 og 17 kan godkendes af Kommissionen, idet de tydeliggør procedurerne for direktivets anvendelse og ikke pålægger myndighederne urimelige byrder.

Parlamentets vigtigste bekymringer gælder anvendelsen af direktivet, idet man frygter, at medlemsstaterne ikke vil anvende det ensartet. Ændringsforslag 2, 12 og 13 gør en harmonisering af motorsagkyndiges uddannelse og ensartede sanktioner samt rådighed over tekniske og menneskelige ressourcer til betingelse for direktivets gennemførelse. Disse ændringsforslag kan derfor ikke accepteres, da en sådan harmonisering medlemsstaterne imellem vedrørende motorsagkyndiges uddannelse (ændringsforslag 2 og 13), sanktionsniveauet for defekte køretøjer (ændringsforslag 12 og 13) samt rådighed over tekniske og menneskelige ressourcer (ændringsforslag 13) ikke er gennemførlig på kort sigt.

Kommissionens gennemgang af direktivets gennemførelse vil omfatte en vurdering af, hvor stor en andel af hver medlemsstats køretøjer der kontrolleres, kontrollerede køretøjstyper, antal godkendte/ikke godkendte køretøjer og en oversigt over køretøjernes registreringsland. Når dette er gjort, gennemgår Kommissionen, om der er behov for yderligere harmonisering. Det vil være upraktisk og ikke politisk gennemførligt at gøre harmonisering af disse foranstaltninger til en forudsætning for direktivets gennemførelse.

Hverken ændringsforslag 8 eller 16 er acceptabel, da de ikke gør de foreslåede foranstaltninger mere effektive. Køretøjerne godkendes eller godkendes ikke ved stikprøvekontrollen. Hvis der er tvivlstilfælde, kan køretøjet afprøves på et kontrolcenter. At slæbe defekte køretøjer til et kontrolcenter giver ikke nogen fordele og er unødvendigt tidskrævende.

Ændringsforslag 14 indebærer, at køretøjer til dyretransport optages som en separat køretøjsgruppe. Dette kan ikke accepteres, da direktivforslagets køretøjsopdeling sker på grundlag af køretøjstype (lastvogn, bus etc.) og ikke på grundlag af arten af det transporterede gods.

B. Kommissionen ændrer derfor sit forslag således:

I overensstemmelse med ændringsforslag 1 erstattes ordet "vognmænd" med ordet "virksomheder", som er mere omfattende.

Ændringsforslag 3 kræver, at kontrolformularerne standardiseres for at mindske sprogproblemer, således at den samme slags oplysninger altid står det samme sted, selv om der er tale om et andet sprog, hvilket letter gennemførelsen.

Ændringsforslag 4 angiver, at stikprøvekontrollerne kan kombineres med andre lovpligtige kontroller, og er derfor acceptabelt.

Ændringsforslag 5 og 6 vedrører gennemførelsen; førstnævnte pålægger medlemsstaterne at underrette Kommissionen om stikprøvekontrollerne; sidstnævnte pålægger Kommissionen at underrette Parlamentet om programmets resultater hvert andet år. Begge ændringsforslag kan accepteres.

Ændringsforslag 7 tydeliggør, hvad der skal gøres, hvis et køretøj er blevet kontrolleret for nylig og kan godkendes.

Ændringsforslag 9 er et nyt stykke, som pålægger, at der føres statistik over køretøjer, som godkendes ved en kontrol, og at køretøjer tilbageholdes så kort tid som muligt. Dette kan godkendes.

Ændringsforslag 10 kræver, at de berørte myndigheder udveksler oplysninger om den kontrollerende instans og kontaktpersonerne. Dette er også anført i checklisten i bilag 1 og kan derfor accepteres.

Ændringsforslag 11 fastlægger, at retsforfølgning vedrørende defekte køretøjer finder sted i overensstemmelse med gældende lovgivning i den medlemsstat, hvor manglen er konstateret. Da dette er den almindelige retspraksis, kan ændringsforslaget selvfølgelig accepteres.

Ændringsforslag 15 og 17 introducerer tegn på udslip af dieselolie og/eller olie som grund til ikke at godkende et køretøj. Denne enkle tilpasning kommer fra motorcykel-lobbyen, som er opsat på at reducere den reelle fare, som udslip af brændstof udgør for motorcyklister. Ændringsforslaget kan accepteres.

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**om stikprøvekontrol af trafikikkerheden af erhvervskøretøjer, som færdes inden for Fællesskabet**

Kommissionens forslag, dokument KOM(98)0117 endelig udg. – SYN 98/0097, ændres således:

Kommissionens forslag	Ændringsforslag
Betragtning	
<p>RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –</p> <p>under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 75, stk. 1, litra c) og d),</p> <p>under henvisning til Kommissionens forslag</p> <p>under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg</p> <p>i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 189 C og i samarbejde med Europa-Parlamentet, og</p>	<p><u>EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –</u></p> <p>under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig <u>artikel 71</u>, stk. 1, litra c) og d),</p> <p>under henvisning til Kommissionens forslag</p> <p>under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg</p> <p><u>under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget</u></p> <p><u>i overensstemmelse med proceduren i EF-traktatens artikel 251 og ud fra følgende betragtninger:</u></p>

Kommissionens forslag	Ændringsforslag
Ændringsforslag 1	
Betragtning 8	
(8) udvælgelsen til kontrol bør foretages på grundlag af en målrettet, etapelignende fremgangsmåde, der lægger hovedvægten på at udpege de køretøjer, som har den største sandsynlighed for at være dårligt vedligeholdt, og derved forbedrer myndighedernes operative effektivitet og minimerer omkostninger og tidstab for chauffører og vognmænd;	(8) udvælgelsen til kontrol bør foretages på grundlag af en målrettet, etapelignende fremgangsmåde, der lægger hovedvægten på at udpege de køretøjer, som har den største sandsynlighed for at være dårligt vedligeholdt, og derved forbedrer myndighedernes operative effektivitet og minimerer omkostninger og tidstab for chauffører og <u>virksomheder</u> ;

Ændringsforslag 3	
Article 3, stk. 2	
2. Hvis der under første etape opstår mistanke om, at erhvervskøretøjet er dårligt vedligeholdt, foretages der under anden etape en overfladisk inspektion af det holdende køretøj, herunder kontrol af køretøjets dokumentation, vedrørende dets tekniske tilstand, navnlig bevis for, at erhvervskøretøjet har gennemgået den foreskrevne tekniske kontrol i henhold til artikel 2 i direktiv 96/96/EF eller bevis i henhold til artikel 3, stk. 1, i direktiv 96/96/EF for, at erhvervskøretøjet for nyligt er blevet stikprøvekontrolleret.	2. Hvis der under første etape opstår mistanke om, at erhvervskøretøjet er dårligt vedligeholdt, foretages der under anden etape en overfladisk inspektion af det holdende køretøj, herunder kontrol af køretøjets dokumentation vedrørende dets tekniske tilstand, navnlig bevis for, at erhvervskøretøjet har gennemgået den foreskrevne tekniske kontrol i henhold til artikel 2 i direktiv 96/96/EF eller bevis i henhold til artikel 3, stk. 1, i direktiv 96/96/EF for, at erhvervskøretøjet for nyligt er blevet stikprøvekontrolleret. <u>De relevante formularer standardiseres for at undgå sprogproblemer i forbindelse med kontrollen i medlemsstaterne.</u>

Kommissionens forslag	Ændringsforslag
Ændringsforslag 4	
Artikel 3, stk. 3a (nyt)	
	<u>3a. Kontroller i henhold til dette direktiv kan kombineres med andre kontroller af erhvervskøretøjer, der deltager i vejtrafikken.</u>

Ændringsforslag 5	
Artikel 4, stk. 1	
1. Medlemsstaterne organiserer passende og jævnlige stikprøvekontroller, som hvert år dækker et stort og repræsentativt udsnit af erhvervskøretøjer i alle kategorier, der er omfattet af dette direktiv.	1. Medlemsstaterne organiserer <u>efter indbyrdes konsultationer og efter samråd med Kommissionen</u> passende og jævnlige stikprøvekontroller, som hvert år dækker et stort og repræsentativt udsnit af erhvervskøretøjer i alle kategorier, der er omfattet af dette direktiv.

Ændringsforslag 6	
Artikel 4, stk. 4	
4. Medlemsstaterne meddeler hvert andet år Kommissionen antallet af kontrollerede erhvervskøretøjer opdelt efter type og registreringsland, samt oplysninger om de konstaterede mangler.	4. Medlemsstaterne meddeler hvert andet år Kommissionen antallet af kontrollerede erhvervskøretøjer opdelt efter type og registreringsland, samt oplysninger om de konstaterede mangler. <u>Kommissionen giver Europa-Parlamentet oplysning om disse data.</u>

Kommissionens forslag	Ændringsforslag
Ændringsforslag 7	
Artikel 5, stk. 1	
<p>1. Medlemsstaterne anvender ved udførelsen af stikprøvekontroller i henhold til dette direktiv checklisten i bilag I. En kopi af denne checkliste udfyldt af den kontrollerende myndighed eller en attest med angivelse af resultaterne af den almindelige tekniske kontrol, som foreskrevet i direktiv 96/96/EF, gives til føreren af køretøjet og vises efter anmodning med henblik på at forenkle eller undgå senere stikprøvekontroller inden for en urimelig kort tidsperiode.</p>	<p>1. Medlemsstaterne anvender ved udførelsen af stikprøvekontroller i henhold til dette direktiv checklisten i bilag I. En kopi af denne checkliste udfyldt af den kontrollerende myndighed eller en attest med angivelse af resultaterne af den almindelige tekniske kontrol, som foreskrevet i direktiv 96/96/EF, gives til føreren af køretøjet. <u>Inden gennemførelsen af en kontrol på grundlag af checklisten i bilag I kontrollerer den motorsagkyndige den relevante nedennævnte dokumentation, der vises af føreren:</u> – <u>den seneste attest for teknisk kontrol og/eller</u> – <u>den seneste attest for en af myndighederne autoriseret sikkerhedskontrol og/eller</u> – <u>en nylig udarbejdet rapport om en stikprøvekontrol.</u> <u>Fremgår det af disse attester eller denne rapport, at et af de i checklisten opførte punkter allerede er blevet kontrolleret inden for de seneste tre måneder, kontrolleres dette punkt ikke på ny, medmindre dette forekommer særlig begrundet som følge af en åbenlys mangel og/eller en åbenlys uoverensstemmelse.</u></p>

Kommissionens forslag	Ændringsforslag
Ændringsforslag 9	
Artikel 5, stk. 3 (nyt)	
	<p>3. I de tilfælde, hvor det besluttes ikke at udstede et køreforbud, sikrer de kompetente myndigheder, at det tidsrum, hvor køretøjet ikke er i drift som følge af teknisk kontrol, begrænses i videst mulig omfang. Der føres statistik over sådanne tidsrum.</p>

Ændringsforslag 10	
Artikel 6, stk. 1	
1. Medlemsstaterne bistår hinanden ved gennemførelsen af dette direktiv.	1. Medlemsstaterne bistår hinanden ved gennemførelsen af dette direktiv. <u>De meddeler navnlig hinanden, hvilken instans/hvilke instanser der er bemyndiget til at udføre kontrollerne, og hvem kontaktpersonerne er.</u>

Ændringsforslag 11	
Artikel 6, stk. 2	
2. Alvorlige eller gentagne mangler ved køretøjer, som ikke tilhører det pågældende område, rapporteres til de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor erhvervskøretøjet er registreret eller virksomheden er etableret.	2. Alvorlige eller gentagne mangler ved køretøjer, som ikke tilhører det pågældende område, rapporteres til de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor erhvervskøretøjet er registreret eller virksomheden er etableret, <u>uden at det berører muligheden for at retsforfølge lovovertræderen i overensstemmelse med gældende lovgivning i den medlemsstat, hvor manglen er konstateret.</u>

<p>De kompetente myndigheder i den medlemsstat, der har konstateret alvorlige eller gentagne mangler ved køretøjer, som ikke tilhører det pågældende område kan anmode de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor erhvervskøretøjet er registreret, eller virksomheden er etableret, om at træffe passende foranstaltninger vedrørende lovovertræderen eller lovovertræderne.</p> <p>Sidstnævnte kompetente myndigheder meddeler de kompetente myndigheder i den medlemsstat, der konstaterede manglerne ved erhvervskøretøjet, alle foranstaltninger, der træffes vedrørende lovovertræderen eller lovovertræderne.</p>	<p>De kompetente myndigheder i den medlemsstat, der har konstateret alvorlige eller gentagne mangler ved køretøjer, som ikke tilhører det pågældende område kan anmode de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor erhvervskøretøjet er registreret, eller virksomheden er etableret, om at træffe passende foranstaltninger vedrørende lovovertræderen eller lovovertræderne.</p> <p>Sidstnævnte kompetente myndigheder meddeler de kompetente myndigheder i den medlemsstat, der konstaterede manglerne ved erhvervskøretøjet, alle foranstaltninger, der træffes vedrørende lovovertræderen eller lovovertræderne.</p>
---	---

<p>Ændringsforslag 15</p>	
<p>Bilag I, Checklisten, punkt 13</p>	
<p>13. Årsag til nægtet godkendelse - bremsesystem og komponenter - styreapparat - lamper, lygter og lyssignaler - hjul/nav/dæk - udstødningssystem - røgtæthed (diesel) - gasformige emissioner (benzin)</p>	<p>13. Årsag til nægtet godkendelse - bremsesystem og komponenter - styreapparat - lamper, lygter og lyssignaler - hjul/nav/dæk - udstødningssystem - røgtæthed (diesel) - gasformige emissioner (benzin) – <u>tegn på udslip af dieselbrændstof og/eller olie</u></p>

Kommissionens forslag	Ændringsforslag
Ændringsforslag 17	
Bilag II, Indledning, afsnit 2	
<p>Kontrolpunkterne omfatter også punkter, der anses for vigtige for køretøjets sikre og miljøvenlige drift. Foruden enkle funktionskontroller (lygter, lyssignaler, dækkenes tilstand osv.), udføres der særlig kontrol og/eller inspektion af køretøjets bremses og emissioner således:</p>	<p>Kontrolpunkterne omfatter også punkter, der anses for vigtige for køretøjets sikre og miljøvenlige drift. Foruden enkle funktionskontroller (lygter, lyssignaler, dækkenes tilstand, <u>udslip af brændstof og/eller olie</u> osv.), udføres der særlig kontrol og/eller inspektion af køretøjets bremses og emissioner således:</p>