



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 13.7.2012  
COM(2012) 381 final

2012/0185 (COD)

**Køretøjssikkerhedspakken**

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om ændring af Rådets direktiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for  
motorkøretøjer**

**DA**

**DA**

## BEGRUNDELSE

### 1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

- Begrundelse og formål

Formålet med "køretøjssikkerhedspakken" er at støtte og håndhæve den tekniske kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil med henblik på at forbedre færdselssikkerheden og miljøbeskyttelsen.

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 2011-2020<sup>1</sup>. Det vil også bidrage til at nedbringe de af vejtransportsektorens emissioner, der skyldes dårlig vedligeholdelse af køretøjer.

I denne forbindelse tilsigter forslaget at forbedre håndhævelsen af den tekniske kontrol og synet ved vejsiden, navnlig hvis et køretøjs tekniske tilstand udgør en umiddelbar risiko for færdselssikkerheden, via foranstaltninger såsom midlertidig tilbagekaldelse eller permanent inddragelse af køretøjets registrering.

- 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 modtaget 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 erhvervmæssig godstransport med en totalvægt på mere end 3,5 tons og erhvervmæssig 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.

Hensigten med at registrere et køretøj er at tillade ibrugtagning – anvendelse – af et køretøj i trafikken. Denne tilladelse gives ved at anbringe nummerplader på køretøjet og udstede en registreringsattest.

---

<sup>1</sup> KOM(2010) 389 endelig.

- Gældende bestemmelser på området

Forslaget vil ændre de eksisterende krav, som er fastlagt i den nuværende lovramme vedrørende registreringsdokumenter for motorkøretøjer<sup>2</sup>.

Sammenholdt med den eksisterende retsakt indeholder forslaget bestemmelser om mere præcise definitioner vedrørende køretøjers indregistreringssted samt tilbagekaldelse og inddragelse af registreringer. Forslaget indeholder også nye krav om køretøjsregistrering i elektroniske registre, opfølgning på underretninger om synsresultater, omregistrering og ophugning af køretøjer.

- Overensstemmelse med EU's andre politikker og mål

Forslaget er i overensstemmelse med EU's mål om mere sikre veje som omhandlet i hvidbogen om transport<sup>3</sup> og tilsigter at gennemføre den særlige strategi for sikrere køretøjer inden for rammerne af retningslinjerne for trafiksikkerheden for 2011-2020.

Endelig er forslaget i overensstemmelse med henstillingerne i forbindelse med relanceringen af det indre marked som fastsat i Montirapporten fra maj 2010<sup>4</sup> vedrørende reduktion af administrative hindringer for grænseoverskridende bevægelighed for brugte biler.

## **2. RESULTAT AF HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER**

- Høring af interesserede parter

Høringsmetoder

I forbindelse med udarbejdelsen af forslaget, som indgår i køretøjssikkerhedspakken, hørte Kommissionen de interesserede parter på en række måder:

- der fandt en generel internethøring sted om alle forslagets aspekter
- eksperter 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

---

<sup>2</sup> Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer, som ændret.

<sup>3</sup> KOM(2011) 144 endelig.

<sup>4</sup> [Http://ec.europa.eu/internal\\_market/strategy/docs/Monti\\_report\\_final\\_10\\_05\\_2010\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/internal_market/strategy/docs/Monti_report_final_10_05_2010_en.pdf).

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 29.7.2010 til den 24.9.2010. 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](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 de 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 – 2008 (KOM(2010) 754 endelig)
- 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,
- 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 forslaget's vigtigste aspekter:

- a) 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 ville heller ikke ske nogen tilpasning på kort sigt af det tekniske bilag til direktiv 2009/40/EF; dette bilag er for nylig blevet ændret via udvalgsproceduren (i kraft af direktiv 2010/48/EU). 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.
- b) 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.
- c) En løsningsmodel, hvor der benyttes lovtiltag, vil bygge på to komponenter.
- For at opfylde det specifikke mål om at forbedre køretøjers trafiksikkerhed består den første komponent i at højne EU's mindstestandarder 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 specifikke mål om, at data, som er nødvendige for at foretage teknisk kontrol, og resultaterne af kontrollen skal stå 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 med henblik på at effektivisere gennemførelsen af EU's køretøjssikkerhedspakke.

### **3. JURIDISKE ASPEKTER AF FORSLAGET**

- Resumé af forslaget

I forslaget defineres tilbagekaldelse og inddragelse af registreringer.

Denne foranstaltning sikrer, at køretøjer, der på grund af farlige mangler udgør en umiddelbar risiko for færdselssikkerheden, ikke tillades at køre på veje, idet deres registrering trækkes tilbage, indtil køretøjet godkendes ved en anden teknisk kontrol. For at mindske den administrative byrde bør det ikke være nødvendigt at gå gennem registreringsproceduren, når tilbagekaldelsen ophæves igen.

Desuden indføres en vis grad af automatik med forslaget, således at den oprindelige registrering af køretøjer, som er blevet omregistreret i en anden medlemsstat, automatisk bortfalder. Derved undgås, at der findes parallelle registreringer af samme køretøj i forskellige medlemsstater. Forpligtelsen til at gennemføre periodisk teknisk kontrol er knyttet til registreringsmedlemsstaten. Derfor vil parallelle registreringer af samme køretøj i forskellige medlemsstater medføre en forpligtelse til at få foretaget teknisk kontrol i disse forskellige medlemsstater.

Registreringer af køretøjer, der efter en periodisk teknisk kontrol skal ophugges, og køretøjer, der afmeldes som "udrangerede køretøjer", inddrages efter underretningen herom.

Ved forslaget etableres endvidere køretøjsregistrering i elektroniske registre med alle oplysninger vedrørende køretøjets registrering. Disse oplysninger vil blive gjort tilgængelige i forbindelse med teknisk kontrol, i og med at kun en del af disse oplysninger er trykt på registreringsattesterne. I registeret fastsættes opfølgende foranstaltninger, der skal træffes efter meddelelsen om synsresultatet for samt omregistrering og ophugning af et køretøj.

Kommissionen gives beføjelse til at ajourføre bilagene for at tage hensyn til udviklingen i EU-lovgivningen om typegodkendelse i forbindelse med indholdet af typeattester samt den tekniske udvikling via delegerede retsakter.

- 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 eksisterende krav er gennemført uensartet af medlemsstaterne, og der er store afvigelser med hensyn til håndhævelsen af den tekniske kontrol og ordningen for syn ved vejsiden, hvilket medfører negative virkninger for både færdselssikkerheden og det indre marked. En fremtidig uhindret informationsstrøm mellem medlemsstaterne af oplysninger om registrering af køretøjer forudsætter, at der findes køretøjsregistre med et harmoniseret indhold i alle medlemsstater.

Derfor opfylder forslaget nærhedsprincippet.

- Proportionalitetsprincippet

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende årsager.

Som det fremgår af konsekvensanalysen, er forslaget i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, fordi det ikke går videre, end hvad der er nødvendigt for at nå målene vedrørende styrkelse af færdselssikkerheden og miljøbeskyttelsen ved at håndhæve en teknisk kontrolordning og skabe passende rammer for uhindret informationsstrøm.

- Valg af instrument

Foreslået reguleringsmiddel: Ændring af eksisterende direktiv.

Det anses for hensigtsmæssigt at anvende en ændring af det eksisterende direktiv.

#### **4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET**

Forslaget har ingen virkninger for Unionens budget.

Forslag til

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

### om ændring af Rådets direktiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for motorkøretøjer

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 Udvalg<sup>5</sup>,  
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>6</sup>,  
efter den almindelige lovgivningsprocedure og  
ud fra følgende betragtninger:

- (1) Teknisk kontrol indgår i en bredere ordning, som skal sikre, at køretøjer 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.
- (2) For at et køretøj må anvendes på offentlig vej, skal det registreres. Direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer<sup>7</sup> gælder kun for selve registreringen af køretøjer. Navnlige i tilfælde, hvor køretøjets anvendelse på offentlige veje vil skabe en risiko på grund af køretøjets tekniske stand, bør det imidlertid være muligt at tilbagekalde registreringen i en vis periode. For at mindske den administrative byrde som følge af en tilbagekaldelse af registreringen bør det ikke være nødvendigt at gå gennem registreringsproceduren, når tilbagekaldelsen ophæves igen.

---

<sup>5</sup> EUT C ... af ..., s. ....

<sup>6</sup> EUT C ... af ..., s. ....

<sup>7</sup> EFT L 138 af 1.6.1999, s. 57.

- (3) Der bør indføres en mulighed for at inddrage registreringen af et køretøj, blandt andet når et køretøj er blevet omregistreret i en anden medlemsstat eller afmonteret og skrottet.
- (4) For at mindske de administrative byrder og lette udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne bør køretøjsrelaterede oplysninger opbevares i nationale registre.
- (5) I tilfælde, hvor en teknisk kontrol har afdækket farlige mangler, bør de kompetente myndigheder tilbagekalde registreringen, indtil køretøjet godkendes ved en ny teknisk kontrol.
- (6) For at supplere dette direktiv med nærmere tekniske bestemmelser bør beføjelsen til at vedtage retsakter i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde tillægges Kommissionen med henblik på at ajourføre bilagene under hensyntagen til udviklingen inden for EU-lovgivningen om typegodkendelse i relation til indholdet af typeattester og tekniske fremskridt. 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.
- (7) I overensstemmelse med medlemsstaternes og Kommissionens fælles politiske erklæring om forklarende dokumenter af 28. september 2011 har medlemsstaterne forpligtet sig til i berettigede tilfælde at lade meddelelsen af deres gennemførelsesbestemmelser ledsage af et eller flere dokumenter, som forklarer forholdet mellem komponenterne i et direktiv og de tilsvarende dele af de nationale gennemførelsesinstrumenter. Med hensyn til nærværende direktiv finder lovgiveren, at fremsendelsen af sådanne dokumenter er begrundet –

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

### *Artikel 1*

I direktiv 1999/37/EF foretages følgende ændringer:

1. Bestemmelserne i artikel 1, stk. 1, affattes således:

"Dette direktiv gælder for registreringsdokumenter for køretøjer, der benyttes af medlemsstaterne."

2. I artikel 2 tilføjes følgende litra e) og f):

e) "tilbagekaldelse af en registrering": et begrænset tidsrum, hvor køretøjet ikke er godkendt til anvendelse i vejtrafik, men som ikke indebærer en ny registreringsprocedure

f) "inddragelse af en registrering": en permanent ophævelse af godkendelsen til at anvende køretøjet i vejtrafikken, som indebærer en ny registreringsprocedure."

3. I artikel 3 tilføjes følgende stykke:



"4. Medlemsstaterne opbevarer data om alle motorkøretøjer, der er registreret på deres område, i et elektronisk register. Dataene i dette register skal indeholde alle punkter i overensstemmelse med bilag I samt resultaterne af obligatorisk teknisk kontrol i henhold til forordning XX/XX/XX [om periodisk teknisk kontrol]. De stiller de tekniske data om køretøjer til rådighed for de kompetente myndigheder eller synsvirksomheder, som deltager i den tekniske kontrol."

3. Følgende artikel indsættes:

#### *"Artikel 3a*

1. Hvis en medlemsstats registreringsmyndighed modtager en underretning om, at der er afsløret farlige mangler i et køretøj i forbindelse med et syn i overensstemmelse med artikel 7 i forordning (EF) nr. XX/XX/XX [om periodisk teknisk kontrol], tilbagekaldes registreringen, og der foretages en yderligere teknisk kontrol.

Tilbagekaldelsen er gyldig, indtil køretøjet er godkendt ved en ny teknisk kontrol. Hvis køretøjet godkendes ved afslutningen af den tekniske kontrol, tillader registreringsmyndigheden straks, at køretøjet anvendes i vejtrafikken.

2. Hvis en medlemsstats registreringsmyndighed modtager en underretning om, at et køretøj er blevet behandlet som et udrangeret køretøj i overensstemmelse med direktiv 2000/53/EF<sup>8</sup>, inddrages registreringen, og disse oplysninger tilføjes til medlemsstatens elektroniske register."

4. I artikel 5 tilføjes følgende stykke:

"3. Hvis en medlemsstats registreringsmyndighed modtager en underretning om, at et køretøj er blevet omregistreret i en anden medlemsstat, inddrager den registreringen af dette køretøj på sit område."

5. Artikel 6 og 7 affattes således:

#### *"Artikel 6*

##### **Delegerede retsakter**

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 7 med henblik på at tilpasse bilagene til den tekniske udvikling.

#### *Artikel 7*

##### **Udøvelse af de delegerede beføjelser**

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter på de i denne artikel anførte betingelser.

---

<sup>8</sup> EUT L 269 af 21.10.2000, s. 34.

2. De delegerede beføjelser i artikel 6 tillægges Kommissionen i en ubegrænset periode fra datoen for denne forordnings ikrafttrædelse.
3. Den i artikel 6 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 6, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på 2 måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet eller 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."

## *Artikel 2* **Gennemførelse**

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den [XXXX] de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser.

De anvender disse love og bestemmelser [36 måneder efter direktivets ikrafttrædelse].

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af nærværende direktiv.

## *Artikel 3* **Ikrafttrædelse**

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

*Artikel 4*  
**Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*