



Notat

Dato 13. september 2012

J.nr. TS2060503-68

## **Nærheds- og Grundnotat om Europa-Kommissionens udkast til forordning om periodisk syn af køretøjer**

### **KOM(2012)380**

Notatet er fremsendt parallelt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Transportudvalg

### **Resumé**

*Personbiler, varebiler, lastbiler, busser og påhængskøretøjer indkaldes ifølge fælles EU-minimumsstandarder til periodisk syn for at kontrollere deres stand af hensyn til trafiksikkerhed og miljø.*

*EU-Kommissionen ønsker at forbedre færdselssikkerheden og nedbringe luftforureningen ved at*

- øge omfanget af og kravene til teknisk kontrol i hele Den Europæiske Union*
- skabe egnede rammer for en uhindret informationsstrøm mellem aktører og medlemsstater, der beskæftiger sig med håndhævelse af synsresultaterne*

### **1. Baggrund og indhold**

Kommissionen har den 13. juli 2012 stillet forslag om en Køretøjssikkerhedspakke, der består af forslag til:

1) Europa-Parlamentets og Rådets forordning om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF, KOM(2012)380.

2) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for motorkøretøjer, KOM(2012)381.

3) Europa-Parlamentets og Rådets forordning om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF, KOM(2012)382.

Formålet med forslagene er at forbedre færdselssikkerheden og beskytte miljøet.

Dette grund- og nærhedsnotat omhandler forslaget nævnt under punkt 1 ovenfor om periodisk kontrol af køretøjer.

Forslaget er fremlagt af Kommissionen den 13. juli 2012 (dansk sprogversion 23. juli) under henvisning til artikel 91 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). Beslutningsproceduren er den almindelige lovgivningsprocedure, jf. TEUF art. 294.

Den foreslåede forordning erstatter det gældende direktiv 2009/40/EF af 6. maj 2009 om teknisk kontrol af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (senest ændret ved Kommissionens direktiv 2010/48/EU af 5. juli 2010).

Ved teknisk kontrol forstås periodisk undersøgelse af biler og påhængskøretøjer for fejl og mangler af betydning for færdselssikkerhed og miljø (periodisk syn). I Danmark udføres periodisk syn af private synsvirksomheder. Synsvirksomheder skal opfylde en række krav som forudsætning for at kunne godkendes af det offentlige til at kunne syne køretøjer. Trafikstyrelsen fastsætter regler om syn, godkender og fører tilsyn med synsvirksomhederne og indkalder biler og påhængskøretøjer til syn. Synsvirksomhederne fastsætter prisen for syn i fri konkurrence.

De nugældende regler indebærer, at personbiler skal til syn 1. gang når de er 4 år gamle og dernæst hvert 2. år. Lastbiler og busser skal til syn hvert år.

Kommissionen foreslår blandt andet, at person- og varebiler skal synes hvert år, når de er over 6 år (nu synes de hvert andet år), at knallerter og motorcykler samt mindre påhængsvogne skal omfattes af periodisk syn, og at kravene til synsvirksomhedernes udstyr og mandskab skal skærpes.

Det fremgår af Kommissionens ledsagende memorandum, at hovedformålet med de foreslåede foranstaltninger er at forbedre færdselssikkerheden og bidrage til det politiske mål om at nedbringe antallet af trafikdræbte per år med 50 % inden 2020. Det angives, at der kan reddes mere end 1.200 liv, og mere end 36.000 ulykker ville kunne undgås, og at den økonomiske fordel for samfundet vurderes til mere end 5.600 mio. EUR.

Foranstaltningerne i køretøjssikkerhedspakken angives at have tre umiddelbare målsætninger:

1. at beskytte udsatte trafikanter og især de unge bedre

2. at skabe et fælles europæisk område for teknisk kontrol, som er baseret på harmoniserede standarder inden for kontrol, udstyr, inspektørernes kvalifikationer og vurdering af defekter og samarbejde mellem medlemsstaterne

3. at mindske den administrative byrde for de vejtransportvirksomheder, der overholder kravene til færdselssikkerheden.

Kommissionen oplyser, at i et bredere perspektiv vil den næste fase bestå i at oprette et harmoniseret system til dataudveksling internt i Unionen. En sådan adgang til oplysninger på tværs af EU-medlemsstaterne vil potentielt føre til fælles anerkendelse af synsrapporter, når den fornødne harmonisering af teknisk kontrol nås på EU niveau.

I forslagernes uændrede form, vil det i Danmark betyde omtrent en fordobling af synsmængden med tilsvarende udgifter for de berørte køretøjsejere, ligesom synsvirksomhederne får yderligere udgifter til teknisk udstyr.

Forslaget gennemgås i hovedtræk herunder.

- Følgende yderligere kategorier af køretøjer underkastes periodisk syn
  - motorcykler og knallerter
  - påhængsvogne mellem 750 kg og 3500 kg totalvægt
  - campingvogne
- Hyppigheden af syn øges til hvert år for personbiler og for varebiler
  - efter 6 år (4+2+1+1+...)
  - som har kørt over 160.000 km ved første periodisk syn (4+1+1+...)
- Mindstekrav til faciliteter og prøvningsudstyr, f. eks. skal synsvirksomhederne råde over decelerationsmåler, motordrevne hjulophængnings-slør-testplader, støddæmpertester, bremsevæsketester og OBD-scanner (On Board Diagnostics) til fejldiagnosticering
- Kompetencekrav til synspersonale, og årlige genopfriskningskurser
- Elektronisk udveksling af synsresultater mellem medlemsstaterne 3 år efter ikrafttrædelse

## **2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor**

Følgende danske regler om syn, synsvirksomheder og vejsidesyn er gældende:

- Lov om godkendelse og syn af køretøjer nr. 473 af 09.06.2004 med senere ændringer

- Bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer nr. 516 af 01.06.2012
- Bekendtgørelse om virksomheder, der foretager syn af køretøjer nr. 724 af 24.06.2011
- Bekendtgørelse om virksomheder, der foretager omsyn af køretøjer (omsynsvirksomheder) nr. 824 af 11/08/2008 med senere ændringer

Hvis forordningsforslaget vedtages, skal disse regler tilpasses forordningsforslaget.

### **3. Høring**

Der er iværksat høring den 18. juli 2012 blandt andet af EU-specialudvalget for transport og af organisationer og myndigheder med relation til biler og bilbranchen. Supplerende grund- og nærhedsnotat indeholdende hørings svar vil blive fremsendt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Transportudvalg.

### **4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget**

Forslaget forventes i sin nuværende form at have følgende økonomiske og administrative konsekvenser:

Forslaget forventes at medføre 800.000 ekstra periodiske syn om året og dermed betydelige ekstra udgifter for danske køretøjsejere, hvis det vedtages i sin nuværende form.

For synsvirksomhederne vil forslaget betyde et udvidet indtægtsgrundlag med omkring dobbelt så mange periodiske syn, men også betydelige udgifter til indkøb af nyt prøvningsudstyr.

De statslige IT-systemer, som håndterer indkaldelse og registrering af synsresultater, vil skulle udbygges for at kunne håndtere

- ekstra køretøjskategorier
- hyppigere indkaldelser
- flere synsresultater
- nyt fejlklassifikationssystem
- udveksling af synsresultater i EU
- registrering af små knallerter (før 2006)
- risikovurdering af erhvervskøretøjer

Antallet af inspektører, som udfører tilsyn med synsvirksomhederne, vil skulle udvides.

Antallet af klagesager må antages at fordobles og personaleressourcerne tilpasses hertil.

Der kan forventes en mindre nedgang i antal færdselsuheld på grund af reduktion i tekniske mangler og tilsvarende besparelser. En formindskelse i luftforurening ved hyppigere kontrol af emissioner skønnes opvejet af den ekstra kørsel til syn. Der forventes en nedgang i antal støjende motorcykler og konstruktivt ændrede knallerter, hvilket medfører sparede velfærdstab (støj) og sparede færdselsuheld for knallerter.

## **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen anfører, at forslaget harmonerer med nærhedsprincippet, idet målene ikke i tilstrækkelig omfang vil kunne gennemføres af medlemsstaterne, da de eksisterende krav er gennemført uensartet og der er store afvigelser med håndhævelsen af den tekniske kontrol, hvilket medfører negative virkninger for både færdselssikkerheden og det indre marked.

Regeringen deler denne holdning og finder, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

## **6. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Det er Regeringens foreløbige generelle holdning, at man er positivt indstillet over for at harmonisere kravene til undersøgelsesmetoder, udstyr og personalets kvalifikationer. Regeringen er ikke afvisende over for at inkludere to-hjulede køretøjer og mellemstore påhængsvogne og campingvogne i ordningen med periodisk syn. Regeringen kan derimod ikke støtte hyppigere kontrol af personbiler og andre lette køretøjer end svarende til i dag, da der på det foreliggende grundlag ikke vurderes at være udsigt til forbedringer i færdselssikkerhed eller miljø, der står mål med udgifterne forbundet hermed.

## **7. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Behandlingen af forslaget er i sin indledende fase, men det må forventes, at en del lande har forbehold over for det meget ambitiøse forslag.

## **8. Europa-Parlamentets udtalelser**

Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

## **9. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.