



Notat

Dato 13. september 2012

J.nr. TS2060503-68

Nærheds- og Grundnotat om Europa-Kommissionens udkast til forordning om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer

KOM(2012)382

Notatet er fremsendt parallelt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Transportudvalg

Resumé

Lastbiler, busser og påhængskøretøjer(erhvervskøretøjer) skal ifølge fælles EU-minimumsstandarder undersøges ved uventede syn ved vejsiden for at kontrollere deres stand mellem de periodiske syn 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 3 ovenfor om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer.

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 2000/30/EF af 6. juni 2000 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Fællesskabets område (senest ændret ved Kommissionens direktiv 2010/47/EU af 5. juli 2010).

Ved syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer forstås uventet undersøgelse af biler og påhængskøretøjer for fejl og mangler af betydning for færdselssikkerhed og miljø. I Danmark udføres syn ved vejsiden af Trafikstyrelsens inspektører i samarbejde med politiet og af politiet alene. Trafikstyrelsen fastsætter de nærmere regler om gennemførelse af syn ved vejsiden.

De nugældende regler indebærer, at det beror på et skøn hvor mange syn ved vejsiden, der skal gennemføres hvert kalenderår.

Kommissionen foreslår blandt andet, at der skal kontrolleres mindst 5% af det samlede antal registrerede erhvervskøretøjer pr. kalenderår ved vejsiden, at varebiler og små påhængskøretøjer til erhvervsbrug skal omfattes af ordningen og at der skal anvendes mobile synsenheder eller synsvirksomheder i nærheden.

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 en fordobling af syn ved vejsiden.

Forslaget gennemgås i hovedtræk herunder.

- Følgende yderligere kategorier af køretøjer underkastes syn ved vejsiden
 - varebiler N1
 - små påhængsvogne O1 og O2
- Bedre vejkantsyn enten
 - vha. mobile synsenheder eller
 - i synsvirksomheder i umiddelbar nærhed
- Lastsikringskontrol skal indgå
- Kontrol rettes mod højrisikovirksomheder baseret på tidligere synsresultater for at begrænse syn ved vejsiden af vel vedligeholdte køretøjer
- Mindst 5% af det samlede antal registrerede køretøjer skal undersøges inden for samme kalenderår (indledende syn)
- Der skal medbringes seneste synsrapport og vejsidesynsrapport i bilen
- Kompetencekrav til inspektører, som foretager detaljerede syn ved vejsiden (som for periodisk syn)
- Krav til detaljeret synsindhold – min. undersøgelse af bremses, styretøj, bærende dele og miljø
- Regler om vurdering af mangler
- Regler om procedurer ved væsentlige eller farlige mangler
- Mulighed for at opkræve gebyr ved konstaterede væsentlige eller farlige mangler

- Mindst 6 årlige samordnede vejsidesyn
- Målrettet udvælgelse på baggrund af risikoklassificering
- Krav til omfang og metode ved fejlfinding
- Krav til vurdering af mangler (i kategorierne hhv.: mindre-væsentlige-farlige)
- Krav til klassificering af lastsikringsmangler, til inspektion og til vurdering

2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Følgende danske regler om vejsidesyn er gældende:

- Lov om godkendelse og syn af køretøjer nr. 473 af 09.06.2004 med senere ændringer
- Lovbekendtgørelse nr. 1047 af 24/10/2011 af færdselsloven
- Færdselsstyrelsens (nu Trafikstyrelsens) cirkulæreskrivelse om syn ved vejsiden ("§77-syn") af tunge køretøjer med henblik på undersøgelse for fejl og mangler nr. 75 af 04.12.2008

Hvis forordningsforslaget vedtages, skal disse regler tilpasses forordningsforslaget.

3. Høring

Der er iværksat høring den 18. juli 2012 blandt medlemmerne af EU-specialudvalget for transport og af organisationer og myndigheder med relation til biler og bilbranchen. Supplerende grund- og nærhedsnotat indeholdende høringssvar 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:

I alt blev der i årene 2009 og 2010 undersøgt 24.953 køretøjer, hvilket giver et gennemsnit på 12.500 undersøgelser pr. år.

Den samlede bestand af erhvervskøretøjer omfattet af forordningen i 2012 er ca. ½ mio. køretøjer. Fem procent heraf er 25.000 køretøjer, som skal undersøges hvert kalenderår ifølge forslaget. Der lægges således op til en fordobling af antallet af vejsidesyn.

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

- ekstra køretøjskategorier
- flere vejsidesynsresultater

- risikovurdering af erhvervskøretøjer

Antallet af inspektører, som udfører vejsidesyn, vil skulle udvides, ligesom antallet af politifolk beskæftiget med vejsidesyn vil skulle tilpasses tilsvarende.

Der vil skulle investeres i mobile synsenheder med udvidet teknisk udstyr.

Uddannelseskravene vil betyde, at politiets medarbejdere vil skulle gennemgå supplerende uddannelse.

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

Den risikobaserede tilgang til vejsidesyn kan spare virksomheder, der vedligeholder køretøjerne løbende, for unødige vejsidesyn og de dermed forbundne tidsmæssige omkostninger.

Der kan forventes en mindre nedgang i antal færdselsuheld på grund af reduktion i tekniske mangler og tilsvarende besparelser. Der kan forventes en mindre formindskelse af luftforurening ved hyppigere kontrol af emissioner.

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 enig med Kommissionen i, at uventede syn ved vejsiden er en effektiv måde at tilskynde til, at erhvervskøretøjer vedligeholdes mellem de periodiske syn. Der lægges imidlertid op til en fordobling af antallet af syn ved vejsiden, og det er ikke forventningen, at en så betydelig udvidelse af omfanget af vejsidesyn er rimelig i forhold til fordelene i form af reduceret antal færdselsuheld og reduceret luftforurening.

Regeringen er positivt indstillet over for at harmonisere kravene til undersøgelsesmetoder, udstyr og personalets kvalifikationer. Regeringen er ikke afvisende over for at inkludere varebiler og lette påhængsvogne i ordningen med vejsidesyn af erhvervskøretøjer. Regeringen kan derimod ikke støtte en fordobling af antallet af udførte vejsidesyn.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget har endnu ikke været behandlet, men det må forventes, at en del lande har forbehold over for det meget ambitiøse forslag.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets udtalelse foreligger endnu ikke.

9. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke været forelagt Folketingets Europaudvalg tidligere.