

Dansk udgave

## Meddelelser og oplysninger

---

Informationsnummer

Indhold

Side

I *Meddelelser*

### **Rådet**

2000/ C 29/01

Fælles holdning (EF) nr. 10/2000 af 2. december 1999 fastlagt af Rådet i henhold til fremgangsmåden i artikel 251 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Fællesskabets område .....

1

DA

1

## I

(Meddelelser)

## RÅDET

## FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 10/2000

fastlagt af Rådet den 2. december 1999

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/.../EF om syn ved  
vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Fællesskabets område

(2000/C 29/01)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE  
UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske  
Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1, litra c) og d),

under henvisning til forslag fra Kommissionen <sup>(1)</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale  
Udvalg <sup>(2)</sup>,

efter høring af Regionsudvalget,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251 <sup>(3)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Den stigende vejtrafik stiller alle medlemsstater over for  
trafiksikkerheds- og miljøproblemer af lignende art og  
omfang;

(2) af hensyn til trafiksikkerheden, miljøbeskyttelsen og den  
loyale konkurrence bør erhvervskøretøjer kun benyttes,  
hvis de vedligeholdes på en sådan måde, at de bevarer en  
høj grad af overensstemmelse med de tekniske forskrifter;

(3) i henhold til Rådets direktiv 96/96/EF af 20. december  
1996 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes  
lovgivning om teknisk kontrol med motorkøretøjer og  
påhængskøretøjer dertil <sup>(4)</sup> underkastes erhvervskøretøjer  
hvert år en teknisk kontrol, der foretages af et godkendt  
organ;

(4) i artikel 4 i direktiv 94/12/EF <sup>(5)</sup> fastsættes en sammensat  
fremgangsmåde for omkostningseffektivitetsaspekterne  
af foranstaltningerne til mindskelse af forurening forårsaget  
af vejtransport; denne fremgangsmåde er indskrevet i  
det europæiske auto-olie-program I, der giver en objektiv  
vurdering af alle de mest rentable foranstaltninger inden  
for køretøjsteknologi, brændstofkvalitet, kontrol og vedli-  
geholdelse samt ikke-tekniske foranstaltninger til mind-  
skelse af emissioner forårsaget af vejtransport;

<sup>(1)</sup> EFT C 190 af 18.6.1998, s. 10.

<sup>(2)</sup> EFT C 407 af 28.12.1998, s. 112.

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets udtalelse af 9. februar 1999 (EFT C 150 af  
28.5.1999, s. 27), Rådets fælles holdning af 2. december 1999 og  
Europa-Parlamentets afgørelse af ... (endnu ikke offentliggjort i  
EFT).

<sup>(4)</sup> EFT L 46 af 17.2.1997, s. 1. Direktivet er ændret ved Kommissio-  
nens direktiv 1999/52/EF (EFT L 142 af 5.6.1999, s. 26).

<sup>(5)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/12/EF af 23. marts  
1994 om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emis-  
sioner fra motorkøretøjer og om ændring af direktiv 70/220/EØF  
(EFT L 100 af 19.4.1994, s. 42).

- (5) under hensyn til denne fremgangsmåde har Europa-Parlamentet og Rådet vedtaget direktiv 98/70/EF<sup>(1)</sup> til forbedring af brændstofkvaliteten og, med henblik på strengere emissionsnormer, direktiv 98/69/EF<sup>(2)</sup> for personbiler og lette erhvervskøretøjer samt direktiv 1999/.../EF<sup>(3)</sup> for tunge erhvervskøretøjer;
- (6) nærværende direktiv indgår som led i samme fremgangsmåde, men det forekommer ud fra et miljøbeskyttelses-synspunkt mere effektivt ikke at stramme reglerne for den tekniske kontrol i direktiv 96/96/EF på dette stadium, men at indføre syn ved vejsiden for at sikre anvendelsen af nævnte direktiv hele året rundt;
- (7) den årlige tekniske kontrol anses således ikke for at være tilstrækkelig til at sikre, at erhvervskøretøjerne er i overensstemmelse med de tekniske forskrifter hele året rundt;
- (8) en effektiv gennemførelse af supplerende målrettet syn ved vejsiden er en vigtig og omkostningseffektiv foranstaltning til at kontrollere, hvor godt erhvervskøretøjerne på vejene vedligeholdes;
- (9) der bør gennemføres syn ved vejsiden uden forskelsbehandling på grundlag af førerens nationalitet eller det land, hvor erhvervskøretøjet er registreret eller taget i brug;
- (10) udvælgelsen af de erhvervskøretøjer, der skal underkastes syn, bør foretages på grundlag af en målrettet fremgangsmåde, hvor hovedvægten er lagt på at finde frem til de køretøjer, som der er størst sandsynlighed for er dårligt vedligeholdt; derved forbedes effektiviteten af myndighedernes kontrol, og omkostninger og forsinkelser for chauffører og virksomheder mindses til et minimum;
- (11) i tilfælde af alvorlige mangler ved det synede køretøj bør de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor køretøjet er registreret eller taget i brug, kunne anmodes om at træffe passende foranstaltninger samt om at underrette den medlemsstat, der fremsætter en sådan anmodning, om de eventuelle opfølgende foranstaltninger, der er blevet truffet;
- (12) de nødvendige gennemførelsesforanstaltninger til dette direktiv vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen<sup>(4)</sup>;
- (13) i overensstemmelse med subsidiaritets- og proportionalitetsprincipperne, jf. traktatens artikel 5, kan målet for den påtænkte foranstaltning, dvs. indførelse af en ordning med syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Fællesskabets område, ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af foranstaltningens omfang bedre gennemføres på fællesskabsplan; dette direktiv går ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

#### Artikel 1

1. Formålet med dette direktiv er med henblik på at forbedre trafiksikkerheden og miljøet at sikre, at erhvervskøretøjer, der kører på Fællesskabets område, bedre overholder en række tekniske krav i direktiv 96/96/EF.
2. Dette direktiv fastsætter visse betingelser for gennemførelsen af syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Fællesskabets område.
3. Med forbehold af fællesskabsforskrifterne indskrænker direktivet ikke medlemsstaternes ret til at foretage kontrol, der ikke er omfattet af direktivet, samt til at kontrollere andre aspekter af vejtransporten, især vedrørende erhvervskøretøjer. Endvidere er intet til hinder for, at en medlemsstat som led i en kontrol, der ikke falder ind under dette direktivs anvendelsesområde, kontrollerer bilag I på andre steder end på offentlig vej.

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/70/EF af 13. oktober 1998 om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af Rådets direktiv 92/12/EØF (EFT L 350 af 28.12.1998, s. 58).

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/69/EF af 13. oktober 1998 om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer og om ændring af Rådets direktiv 70/220/EØF (EFT L 350 af 28.12.1998, s. 1).

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/.../EF af ... om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra motorer med kompressionstænding til fremdrift af køretøjer og emission af forurenende luftarter fra køretøjsmotorer med styret tænding, som benytter naturgas eller autogas (LPG) som brændstof, og om ændring af Rådets direktiv 88/77/EØF (EFT L ...).

<sup>(4)</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

### Artikel 2

I dette direktiv forstås ved:

- a) »erhvervskøretøj« motorkøretøjer, som tilhører kategori 1, 2 og 3 i bilag I til direktiv 96/96/EF, og påhængskøretøjer dertil
- b) »syn ved vejsiden«: en af myndighederne uanmeldt og dermed uventet kontrol af teknisk karakter af et erhvervskøretøj, der kører på en medlemsstats område; synet foretages på offentlig vej af myndighederne eller under disses tilsyn
- c) »teknisk kontrol«: kontrol af køretøjets overensstemmelse med de tekniske forskrifter, således som denne kontrol er fastlagt i bilag II til direktiv 96/96/EF.

### Artikel 3

1. Hver medlemsstat gennemfører tilstrækkeligt mange syn ved vejsiden til at nå målene i artikel 1 for erhvervskøretøjer, der henhører under dette direktiv, under hensyn til den nationale ordning, som finder anvendelse for disse køretøjer inden for rammerne af direktiv 96/96/EF.

2. Syn ved vejsiden gennemføres uden forskelsbehandling på grundlag af førerens nationalitet eller erhvervskøretøjets registrerings- eller ibrugtagningsland og under hensyn til, at det er nødvendigt at mindske omkostninger og forsinkelser for førere og virksomheder mest muligt.

### Artikel 4

1. Syn ved vejsiden omfatter enten et eller to af eller alle følgende elementer:

- a) en visuel inspektion af erhvervskøretøjets vedligeholdelsesmæssige stand, når køretøjet holder stille
- b) en kontrol af den rapport om syn ved vejsiden, der er omhandlet i artikel 5, når denne er udstedt for nylig, eller en kontrol af dokumenterne vedrørende køretøjets overensstemmelse med de tekniske forskrifter og for køretøjer, der er registreret eller taget i brug i en medlemsstat, især af det dokument, der beviser, at erhvervskøretøjet har gennemgået den foreskrevne tekniske kontrol i henhold til direktiv 96/96/EF
- c) en inspektion for at finde eventuelle vedligeholdelsesmangler. Denne inspektion vedrører et eller flere af eller alle de kontrolpunkter, der er anført på listen i bilag I, punkt 10.

2. Inspektion af bremsesystemer og udstødningsemissioner foretages efter bestemmelserne i bilag II.

3. Inden inspektøren foretager inspektion af de punkter, der er anført i bilag I, punkt 10, tager han hensyn til sidste synsattest og/eller en nyligt udstedt rapport om syn ved vejsiden, som eventuelt fremlægges af føreren.

Inspektøren kan også tage hensyn til enhver anden sikkerhedsattest udstedt af et godkendt organ, som eventuelt fremlægges af føreren.

Når ovennævnte attester og/eller rapporter godtgør, at der inden for de sidste tre måneder er foretaget inspektion af de punkter, der er anført på listen i bilag I, punkt 10, kontrolleres dette punkt ikke på ny, medmindre det er berettiget navnlig på grund af en åbenlys defekt og/eller manglende overensstemmelse.

### Artikel 5

1. Rapporten om syn ved vejsiden vedrørende den inspektion, der er omhandlet i artikel 4, stk. 1, litra c), udarbejdes af den myndighed eller inspektør, som har foretaget den. Modelen til denne rapport findes i bilag I, og punkt 10 heri indeholder en liste over de punkter, der skal kontrolleres. Myndigheden eller inspektøren krydser de tilsvarende rubriker af. Rapporten gives til føreren af erhvervskøretøjet.

2. Hvis myndigheden eller inspektøren skønner, at omfanget af erhvervskøretøjets vedligeholdelsesmæssige mangler kan udgøre en så stor risiko for trafikikkerheden, især med hensyn til bremsning, at yderligere undersøgelser kan være berettiget, kan erhvervskøretøjet underkastes en mere omfattende kontrol på kontrolcenter i nærheden, som er udpeget af medlemsstaten, i overensstemmelse med artikel 2 i direktiv 96/96/EF.

Hvis det bliver klart, at erhvervskøretøjet udgør en alvorlig risiko for personer i køretøjet eller andre trafikanter, enten ved det syn ved vejsiden, der er omhandlet i artikel 4, stk. 1, eller ved den mere omfattende kontrol, som er omhandlet i første afsnit, kan brugen af køretøjet suspenderes, indtil de afslørede farlige mangler er blevet udbedret.

*Artikel 6*

Medlemsstaterne meddeler hvert andet år inden den 31. marts Kommissionen de oplysninger, der er indsamlet vedrørende de to foregående år om antallet af kontrollerede erhvervskøretøjer, opdelt efter type i overensstemmelse med bilag I, punkt 6, og registreringsland, samt de punkter, der er kontrolleret, og de mangler, der er konstateret, på grundlag af bilag I, punkt 10.

Den første fremsendelse af oplysninger dækker perioden på to kalenderår fra den 1. januar ...(\*).

Kommissionen meddeler Europa-Parlamentet disse oplysninger.

*Artikel 7*

1. Medlemsstaterne bistår hinanden ved gennemførelsen af dette direktiv. De meddeler navnlig hinanden, hvilken instans/hvilke instanser der er bemyndiget til at udføre kontrollerne, og hvem kontaktpersonerne er.

2. Alvorlige mangler ved et erhvervskøretøj, der tilhører en ikke-hjemmehørende virksomhed, herunder især mangler, som har medført, at brugen af køretøjet er blevet suspenderet, rapporteres til de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor erhvervskøretøjet er registreret eller taget i brug, på grundlag af modellen til rapport om syn ved vejsiden i bilag I, uden at det berører muligheden for retsforfølgning i overensstemmelse med gældende lovgivning i den medlemsstat, hvor manglen er konstateret.

Med forbehold af artikel 5 kan de kompetente myndigheder i den medlemsstat, der har konstateret alvorlige mangler ved ikke-hjemmehørende transportvirksomheders erhvervskøretøjer, anmode de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor erhvervskøretøjet er registreret eller taget i brug, om at træffe passende foranstaltninger over for lovovertræderen, f.eks. underkaste køretøjet en ny teknisk kontrol.

De myndigheder, som denne anmodning er blevet fremsat over for, meddeler de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor manglerne ved erhvervskøretøjet blev konstateret, de foranstaltninger, der eventuelt træffes over for lovovertræderen eller transportvirksomheden.

(\*) 1. januar i det kalenderår, der følger efter det andet år efter direktivets ikrafttræden.

*Artikel 8*

De ændringer, der er nødvendige for at tilpasse bilag I eller for at tilpasse de tekniske krav i bilag II til den tekniske udvikling, vedtages efter proceduren i artikel 9, stk. 2.

Disse ændringer må dog ikke føre til, at direktivets anvendelsesområde udvides.

*Artikel 9*

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Tilpasning til den Tekniske Udvikling, der er nedsat ved artikel 8 i direktiv 96/96/EF, i det følgende benævnt »udvalget«.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF under overholdelse af bestemmelserne i afgørelsens artikel 8.

Den frist, der er omhandlet i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, fastsættes til tre måneder.

3. Udvalget vedtager sin forretningsorden.

*Artikel 10*

Kommissionen forelægger senest et år efter at have modtaget de oplysninger fra medlemsstaterne, der er nævnt i artikel 6, Rådet en rapport om gennemførelsen af dette direktiv ledsaget af et resumé af de opnåede resultater.

Den første rapport dækker perioden på to kalenderår fra den 1. januar ...(\*).

*Artikel 11*

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den ...(\*\*). De underretter staks Kommissionen herom.

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

(\*\*) To år efter direktivets ikrafttræden.

3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de nationale forskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

*Artikel 12*

Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

*Artikel 13*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i ...

*På Europa-Parlamentets vegne*

*Formand*

*På Rådets vegne*

*Formand*

## BILAG I

**MODEL TIL RAPPORT OM SYN VED VEJSIDEN MED EN LISTE OVER DE PUNKTER, DER SKAL  
KONTROLLERES**

**(direktiv 1999/ ... /EF)**

1. Sted for synet .....
2. Dato .....
3. Klokkeslæt .....
4. Køretøjets nationalitetsmærke og registreringsnummer .....
5. Påhængs-/sættevogns nationalitetsmærke og registreringsnummer .....
6. Køretøjstype .....
 

a) <input type="checkbox"/> Let erhvervskøretøj (3,5-12 tons) <sup>(1)</sup>	e) <input type="checkbox"/> Lastvogn (mere end 12 tons) <sup>(5)</sup>
b) <input type="checkbox"/> Påhængskøretøj <sup>(2)</sup>	f) <input type="checkbox"/> Sættevogn <sup>(6)</sup>
c) <input type="checkbox"/> Lastvognstog <sup>(3)</sup>	g) <input type="checkbox"/> Leddelt køretøj <sup>(7)</sup>
d) <input type="checkbox"/> Bus <sup>(4)</sup>	
7. Virksomhed, der udfører transporten/adresse .....
8. Nationalitet .....
9. Fører .....

<sup>(1)</sup> Motorkøretøjer med mindst fire hjul, som anvendes til godstransport, med en totalvægt på mindst 3,5 tons og højst 12 tons (klasse N2).

<sup>(2)</sup> Køretøjer, som skal tilkobles et motorkøretøj, med undtagelse af sættevogne, og som er udformet og indrettet til godstransport: påhængskøretøjer med en totalmasse på mindst 3,5 tons og højst 10 tons (klasse 03); påhængsvogne med en totalmasse på mindst 10 tons (klasse 04).

<sup>(3)</sup> Motorkøretøjer, som anvendes til godstransport, med en totalvægt på mindst 3,5 tons (klasse N2 og N3) og med et påhængskøretøj (klasse 03 og 04) tilkoblet.

<sup>(4)</sup> Motorkøretøjer med mindst fire hjul, som anvendes til personbefordring og har mere end otte siddepladser foruden førerens (klasse M2, M3).

<sup>(5)</sup> Motorkøretøjer med mindst fire hjul, som anvendes til godstransport, med en totalvægt på mindst 12 tons (klasse N3).

<sup>(6)</sup> Køretøjer, som skal tilkobles et motorkøretøj, således at en del af sættevognen hviler på motorkøretøjet, og en betydelig del af dens vægt eller af vægten af dens last bæres af nævnte køretøj, og som er udformet og indrettet til godstransport (klasse 03 og 04).

<sup>(7)</sup> Trækkende køretøj med en sættevogn.

## 10. Kontrollerede punkter:

	Kontrol- leret	Ikke- kontrol- leret	Ikke i overensstem- melse
a) Bremsesystem og komponenter <sup>(1)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Udstødningssystem <sup>(1)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Røgtæthed (diesel) <sup>(1)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Gasformige emissioner (benzin, naturgas eller LPG) <sup>(1)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Styreapparat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Lamper, lygter og lyssignaler	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Hjul/dæk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) Affjedring (synlige defekter)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) Chassis (synlige defekter)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) Fartskriver (installation)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) Hastighedsbegrænsende anordning (installation)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l) Udslip af brændstof og/eller olie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 11. Resultat af synet:

Brugen af køretøjet suspenderet,  
da køretøjet det har alvorlige mangler

## 12. Andet/bemærkninger

## 13. Den myndighed/inspektør, der har udført synet

Myndigheds/inspektørs underskrift

\_\_\_\_\_

<sup>(1)</sup> Disse punkter er genstand for særlig afprøvning og/eller kontrol efter bestemmelserne i bilag II til direktiv 1999/.../EF.



## BILAG II

**BESTEMMELSER VEDRØRENDE AFPRØVNING OG/ELLER KONTROL AF BREMSESYSTEMER OG UDS  
TØDNINGSEMISSIONER****1. Særlige krav til bremseser**

Det kræves, at hver enkelt del af bremsesystemet og dets betjeningsanordninger holdes i god og funktionsdygtig stand samt er korrekt justeret.

Køretøjets bremseser skal kunne præstere følgende bremsesfunktioner:

- a) På motorkøretøjer og påhængskøretøjer og sættevogne dertil skal der være en driftsbremse, som kan standse køretøjet på en sikker, hurtig og virksom måde under alle lastningsforhold og uanset vejens stigning eller fald.
- b) På motorkøretøjer og påhængskøretøjer og sættevogne dertil skal der være en parkeringsbremse, som kan holde køretøjet stationært under alle lastningsforhold og uanset vejens stigning eller fald.

**2. Særlige krav til udstødning****2.1. Motorkøretøjer, der er udstyret med motor med styret tænding (benzinmotor)**

- a) Hvis udstødningen ikke kontrolleres af et avanceret emissionskontrollsystem, såsom en trevejskatalysator med lambdasonde:
  1. Visuel inspektion af udstødningssystemet med henblik på en kontrol af, at der ikke findes nogen utætheder.
  2. Visuel inspektion af emissionskontrollsystemet, hvis et sådant forefindes, med henblik på en kontrol af, at det nødvendige udstyr forefindes.
  3. Når motoren under hensyntagen til fabrikantens anvisninger er blevet driftsvarm, måles udstødningens indhold af kulilte (CO) med motoren i tomgangshastighed (ubelastet).

Udstødningssgassens maksimalt tilladte CO-indhold må ikke overstige følgende:

    - 4,5 % vol. for køretøjer, der er registeret eller taget i brug første gang mellem den dato, hvor medlemsstaterne krævede, at køretøjerne skulle være i overensstemmelse med direktiv 70/220/EØF<sup>(1)</sup>, og den 1. oktober 1986.
    - 3,5 % vol. for køretøjer, der er registeret eller taget i brug første gang efter den 1. oktober 1986.
- b) Hvis udstødningen kontrolleres af et avanceret emissionskontrollsystem såsom en trevejskatalysator med lambdasonde:
  1. Visuel inspektion af udstødningssystemet med henblik på kontrol af, at der ikke findes nogen utætheder, og at alle dele er komplette.
  2. Visuel inspektion af emissionskontrollsystemet med henblik på konstatering af, at det nødvendige udstyr forefindes.
  3. Bestemmelse af effektiviteten af køretøjets emisjonskontrollsystem ved måling af lambdaværdien og CO-indholdet af udstødningssgassen i overensstemmelse med punkt 4.

<sup>(1)</sup> Rådets direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af udstødningssgas fra køretøjsmotorer med styret tænding (EFT L 76 af 9.3.1970, s. 1). Direktivet er senest ændret ved Kommissionens direktiv 98/77/EF (EFT L 286 af 23.10.1998, s. 34).

4. Emissioner fra udstødningsrøret — grænseværdier.

— Måling ved tomgangshastighed:

Udstødningsgassens maksimale tilladte CO-indhold må ikke overstige 0,5 % vol.

— Måling ved et højere tomgangsomedrejningstal med ubelastet motor, idet motorens omdrejningstal mindst skal være 2 000 min<sup>-1</sup>:

CO indhold: må ikke overstige 0,3 % vol.

Lambda:  $1 \pm 0,03$  eller i overensstemmelse med fabrikantens anvisninger.

2.2. Motorkøretøjer, der er udstyret med kompressionstændingsmotor (dieselmotor)

Måling af udstødningsgassens røgtæthed ved et højere omdrejningstal, (ubelastet, dvs. motoren accelereres fra tomgangsomedrejningstallet op til det højeste regulerede omdrejningstal). Røgtæthedsniveauet må ikke overstige<sup>(1)</sup> følgende grænseværdier for den maksimale absorptionskoefficient:

— indsugningsdieselmotorer: 2,5 m<sup>-1</sup>

— turboladede dieselmotorer: 3,0 m<sup>-1</sup>

eller tilsvarende værdier, hvis der anvendes en anden form for udstyr end det, der svarer til disse krav.

Køretøjer, der er registreret eller taget i brug første gang inden 1. januar 1980, er fritaget for at opfylde disse krav.

2.3. Kontroludstyr

Kontrollen med motorkøretøjers emissioner kræver anvendelse af kontroludstyr, der gør det muligt at foretage en nøjagtig kontrol af, om køretøjerne overholder de foreskrevne eller af fabrikanten angivne grænseværdier.

---

<sup>(1)</sup> Rådets direktiv 72/306/EØF af 2. august 1972 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emissionen af forurenende stoffer fra dieselmotorer til fremdrift af køretøjer (EFT L 190 af 20.8.1972, s. 1). Direktivet er senest ændret ved Kommissionens direktiv 97/20/EF (EFT L 125 af 16.5.1997, s. 2).

## RÅDETS BEGRUNDELSE

### I. INDLEDNING

1. Kommissionen sendte den 20. maj 1998 Europa-Parlamentet og Rådet et direktivforslag om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Fællesskabets område, der bygger på EF-traktatens artikel 75 (der efter ændring er blevet til traktatens artikel 71), stk. 1, litra c og d<sup>(1)</sup>.
2. Europa-Parlamentet afgav sin udtalelse den 9. februar 1999<sup>(2)</sup>, som det bekræftede den 16. september 1999<sup>(3)</sup> under førstebehandlingen som led i den fælles beslutningsprocedure.
3. Det Økonomiske og Sociale Udvalg afgav udtalelse den 9. september 1998<sup>(4)</sup>.

Regionsudvalget meddelte ved skrivelse af 22. juli 1999, at det i forlængelse af Rådets anmodning om høring af 25. maj 1999, har besluttet ikke at afgive udtalelse.

4. Kommissionen forelagde på grundlag af Europa-Parlamentets udtalelse et ændret forslag for Rådet den 15. oktober 1999<sup>(5)</sup>.
5. Rådet fastlagde den 2. december 1999 sin fælles holdning i henhold til EF-traktatens artikel 251.

### II. FORMÅL

Formålet med Kommissionens forslag er at forbedre sikkerheden og den miljømæssige kvalitet i forbindelse med tunge erhvervskøretøjer til transport af passagerer og gods, som kører på medlemsstaternes område, samt at foretage en ensartet vurdering af kvaliteten af vedligeholdelsen af disse køretøjer, idet det skal få transportvirksomhederne til at undlade at opnå en konkurrencefordel ved at benytte køretøjer, som ikke er ordentlig vedligeholdt.

Ifølge direktiv 96/96/EF<sup>(6)</sup> skal tunge erhvervskøretøjer underkastes en obligatorisk årlig teknisk kontrol.

Direktivforslaget sigter mod at supplere de bestemmelser, der blev indført med direktiv 96/96/EF. Det bestemmer, at medlemsstaterne skal foretage uanmeldt syn ved vejsiden hele året rundt for at kontrollere, hvor godt en repræsentativ del af de erhvervskøretøjer, der kører på vejene, vedligeholdes. Forslagets anvendelsesområde er bredere end for direktiv 96/96/EF, da det omfatter alle erhvervskøretøjer, som benytter vejnettet i en medlemsstat, herunder køretøjer fra tredjelande. Kommissionen finder, at nødvendigheden af at sikre minimumsniveauer for sikkerhed og miljøbeskyttelse berettiger, at køretøjer fra tredjelande ligeledes underkastes denne kontrol.

<sup>(1)</sup> EFT C 190 af 18.6.1998, s. 10.

<sup>(2)</sup> EFT C 150 af 28.5.1999, s. 27.

<sup>(3)</sup> Endnu ikke offentliggjort i EFT.

<sup>(4)</sup> EFT C 407 af 28.12.1998, s. 112.

<sup>(5)</sup> Endnu ikke offentliggjort i EFT.

<sup>(6)</sup> Rådets direktiv 96/96/EF af 20. december 1996 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (EFT L 46 af 17.2.1997, s. 1). Direktivet er senest ændret ved Kommissionens direktiv 1999/52/EF (EFT L 142 af 5.6.1999, s. 26).

Den foreslåede ordning med syn ved vejsiden består i en kontrol af de mest synlige dele af køretøjernes sikkerheds- og miljøbeskyttelsessystemer og -udstyr med henblik på at afsløre de mest åbenlyse mangler.

Denne kontrol kan foretages på vejene, i havne eller andre steder, hvor køretøjerne er parkeret, eller i transportvirksomhedernes garageanlæg.

Direktivforslaget indgår som led i det europæiske auto-olie-program I, hvori fremgangsmåden i artikel 4 i direktiv 94/12/EF<sup>(1)</sup> er indskrevet, og som har givet en objektiv vurdering af alle de mest rentable foranstaltninger inden for køretøjsteknologi, brændstofkvalitet, kontrol og vedligeholdelse samt ikke-tekniske foranstaltninger til mindselse af emissioner forårsaget af vejtransport.

Ifølge denne fremgangsmåde skulle Kommissionen have strammet bestemmelserne i direktiv 96/96/EF, men den har fundet, at det på dette stadium ud fra et miljøbeskyttelsessynspunkt er mere effektivt at indføre syn ved vejsiden, så overholdelsen af nævnte direktiv sikres hele året rundt.

### III. ANALYSE AF DEN FÆLLES HOLDNING

Direktivudkastet afviger ikke væsentligt fra Kommissionens forslag. Det indeholder dog nogle ændringer, hvoraf de vigtigste er følgende:

1. Direktivets anvendelsesområde begrænses til syn udført på offentlig vej (artikel 2, litra b)), undtagen hvis det drejer sig om en mere omfattende kontrol, som er begrundet med en risiko for trafiksikkerheden (artikel 5, stk. 2).
2. Afskaffelsen, i forbindelse med syn ved vejsiden, af den gradvise fremgangsmåde bestående af tre etaper og indførelsen af en enklere fremgangsmåde, der ikke nødvendigvis indebærer flere etaper (artikel 4).

Inspektøren gennemfører syn ved vejsiden ved at foretage en, to eller alle følgende kontroller:

- a) en visuel inspektion af erhvervskøretøjets vedligeholdelsesmæssige stand, når det holder stille
- b) en kontrol af dokumenterne vedrørende køretøjets overensstemmelse med de tekniske forskrifter, og af en nylig udstedt rapport om syn ved vejsiden, hvis føreren fremlægger en sådan
- c) en inspektion for at finde vedligeholdelsesmangler; denne inspektion vedrører et, flere eller samtlige de kontrolpunkter, der er anført på listen i bilag I, punkt 10. Blandt disse punkter kan nævnes bremsesystemer og udstødningsemissioner; inspektionsbestemmelserne herfor er indeholdt i bilag II.

Der gøres opmærksom på, at den indledende del af bilag II er udgået, da de særlige bestemmelser vedrørende en mere omfattende kontrol ved vejsiden kun vedrører bremsesystemer og udstødningsemissioner.

Hvis inspektøren foretager den i litra c) ovenfor nævnte inspektion, skal han tage de sidste, og dermed nyeste, af de i litra b) nævnte dokumenter i betragtning. Han kan ligeledes tage hensyn til enhver anden sikkerhedsattest udstedt af et godkendt organ, som eventuelt fremlægges af føreren.

3. Den form for kontrol, der foretages af et køretøj, som eventuelt underkastes en mere omfattende kontrol (artikel 5, stk. 2).

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/12/EF af 23. marts 1994 om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer og om ændring af direktiv 70/220/EØF (EFT L 100 af 19.4.1994, s. 42).

Ifølge Kommissionens ændrede forslag har inspektøren mulighed for at lade erhvervskøretøjet underkaste et syn i et kontrolcenter, der er udpeget i overensstemmelse med artikel 2 i direktiv 96/96/EF, hvis han skønner, at omfanget af de vedligeholdelsesmæssige mangler gør det nødvendigt at foretage en mere omfattende kontrol.

Ifølge Rådets fælles holdning har inspektøren mulighed for at lade køretøjet underkaste en mere omfattende kontrol på et kontrolcenter i nærheden, som er udpeget af medlemsstaten, i overensstemmelse med artikel 2 i direktiv 96/96/EF, hvis inspektøren skønner, at omfanget af erhvervskøretøjets vedligeholdelsesmæssige mangler kan udgøre en sikkerhedsrisiko, der gør det rimeligt at kræve en mere omfattende kontrol af navnlig bremsesystemet

4. Føreren kan fritages for syn ved vejsiden med hensyn til et af de kontrolpunkter, der er nævnt i direktivudkastet, hvis han kan godtgøre, at der allerede er foretaget syn eller syn ved vejsiden inden for de sidste tre måneder (artikel 4, stk. 3).
5. Der anvendes komitologiprocedure, dvs. en forskriftsprocedure, i stedet for en rådgivningsprocedure (artikel 9)<sup>(1)</sup>.
6. Artikel 9 i Kommissionens ændrede forslag, der omhandler indførelsen af en sanktionsordning, udelades.
7. Der indføres en fælles model til synsrapport, der bygger på bilag I i Kommissionens forslag (bilag I).

Kommissionen kunne tilslutte sig alle de ændringer af forslaget, som er indeholdt i Rådets fælles holdning.

#### IV. EUROPA-PARLAMENTETS ÆNDRINGER

##### 1. Ændringer fra Europa-Parlamentet, som Kommissionen har overtaget

Kommissionen har overtaget 11 af de 17 ændringer, Europa-Parlamentet har fremsat, og heraf ti i Europa-Parlamentets formulering (ændring 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 og 17) og én for så vidt angår indholdet (ændring 15).

##### 2. Ændringer fra Europa-Parlamentet, som Rådet har accepteret, og Kommissionen har overtaget

Rådet har formuleringsmæssigt, til dels eller indholdsmæssigt, accepteret ni af de 11 ændrede forslag, som Kommissionen har overtaget:

- ændring 1 i betragtning 10 i den fælles holdning (denne ændring fremgår ligeledes af artikel 3, stk. 2)
- ændring 3 i bilag I for den del, der vedrører standardiseringen af formularerne vedrørende syn ved vejsiden (standardiseret model til rapport).

Formålet med denne ændring er at tilføje en bestemmelse i artikel 3, stk. 2, i forslaget (artikel 4, stk. 1, litra b), i den fælles holdning), der pålægger medlemsstaterne at standardisere dokumentationen for, at køretøjet opfylder de tekniske krav, og således undgå sprogproblemer i forbindelse med syn ved vejsiden.

<sup>(1)</sup> Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen (EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23).

Med hensyn til standardiseringen af dokumentet angående syn ved vejsiden har Rådet fastsat, at bilag I i den fælles holdning skal være en fælles model til rapport om syn ved vejsiden: de oplysninger, der skal indhentes, er anført på samme sted i rapporten, uanset hvilket sprog der anvendes.

Derimod for så vidt angår standardiseringen af de dokumenter, der attesterer, at køretøjet har gennemgået en obligatorisk teknisk kontrol, erindrers Rådet om, at der er standardiseringsdrøftelser i gang i UN/ECE, og at Kommissionen vil forelægge et forslag til ændring af direktiv 96/96/EF, der skal afspejle resultaterne af disse drøftelser. En væsentlig del af den dokumentation, der vedrører erhvervskøretøjer, der kører på Fællesskabets område, vil således blive standardiseret, hvad enten køretøjerne er indregistreret i tredjelande eller i Fællesskabet

- ændring 4 i artikel 1, stk. 3
- ændring 6 i artikel 6
- ændring 7 i artikel 4, stk. 3
- ændring 9, første del, i artikel 3, stk. 2, (begrænsning af det tidsrum, køretøjet ikke er i drift)
- ændring 10 i artikel 7, stk. 1
- ændring 11 i artikel 7, stk. 2
- ændring 15 i bilag I, punkt 10, litra a).

Der gøres opmærksom på, at ændring 17, der skulle omfatte ændring 15 i bilag II, indledningen (eksempler på kontrolpunkter), er blevet overflødig. Indledningen i bilag II indgår nemlig ikke i den fælles holdning (jf. punkt III, nr. 2, litra c), ovenfor).

### 3. Ændringer fra Europa-Parlamentet, som Rådet ikke har accepteret

- a) *Som Kommissionen ikke har overtaget*

Rådet har ikke accepteret ændring 2, 12 og 13:

- ændring 2 har til formål at indsætte en bestemmelse i artikel 3, stk. 1, i Kommissionens ændrede forslag (artikel 4, stk. 1, i den fælles holdning) om, at længden og indholdet af den motorsagkyndiges uddannelse fastlægges efter en udvalgsprocedure. Rådet finder ikke, at det er nødvendigt, at den motorsagkyndige skal gennemgå en særlig uddannelse med henblik på gennemførelse af syn ved vejsiden, og harmoniseringen af indholdet og længden af en sådan uddannelse er derfor ikke omfattet af den fælles holdning. Direktiv 96/96/EF indeholder i øvrigt ikke bestemmelser om harmoniseringer på dette område. Udvalgsproceduren i artikel 9 finder desuden kun anvendelse på tilpasningen af bilag I eller tilpasningen af de tekniske krav i bilag II til den tekniske udvikling
- ændring 12 har til formål i artikel 9 i det ændrede forslag, der pålægger medlemsstaterne at indføre et sanktionssystem, at indsætte en bestemmelse om, at de sanktioner medlemsstaterne fastlægger, ikke må være for forskellige.

Rådet har ikke accepteret denne ændring, da det ikke finder det nødvendigt, at der i dette direktiv fastsættes særlige bestemmelser om sanktioner, der skal finde anvendelse, hvis direktivet ikke følges

- ændring 13, første og tredje afsnit, har til formål at udsætte datoerne for direktivets gennemførelse og iværksættelse i artikel 10, stk. 1, i det ændrede forslag med seks måneder, da de indeholdte datoer er overskredet.

Ændring 13, andet afsnit, lader direktivets ikrafttræden afhænge af, at medlemsstaterne efter konsultationer med Kommissionen vedtager de behørigte bestemmelser om uddannelsen af motorsagkyndige, rådigheden over tekniske og menneskelige ressourcer til udførelse af kontrollerne samt ensartede sanktioner.

For så vidt angår ændring 13, første og tredje afsnit, har Rådet fundet det mere hensigtsmæssigt at fastsætte en enkelt dato i artikel 11, stk. 1, i den fælles holdning, nemlig datoen for direktivets iværksættelse, og at fastsætte denne dato i forhold til direktivets ikrafttræden.

For så vidt angår ændring 13, andet afsnit, har Rådet

- gjort gældende, at det ikke er muligt i en artikel at fastsætte, at direktivet træder i kraft på en bestemt dato og i en anden artikel at fastsætte, at direktivet først kan træde i kraft, når medlemsstaterne har truffet visse bestemmelser.

I artikel 11 i det ændrede forslag, som der ikke er foreslået ændringer til, og i artikel 12 i den fælles holdning fastsættes der en nøjagtig dato for direktivets ikrafttræden, som defineres i forhold til datoen for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

- skønnet, at det ikke er acceptabelt at lade direktivets ikrafttræden afhænge af en vis harmonisering af de motorsagkyndiges uddannelse, ensartede sanktioner og af rådigheden over tekniske og menneskelige ressourcer til gennemførelse af kontrollerne. Det står i henhold til nærhedsprincippet medlemsstaterne frit for at træffe eller at undlade at træffe harmoniserede eller ikke-harmoniserede foranstaltninger på dette område.

Rådet accepterede ikke ændring 8 og 16.

- Formålet med første afsnit af ændring 8 er at tilføje en bestemmelse i artikel 5, stk. 2, der giver den motorsagkyndige mulighed for at tage køretøjet ud af drift, så det omgående kan slæbes til et godkendt kontrolcenter, hvis han mener, at køretøjets vedligeholdelsestilstand er så dårlig, at det udgør en alvorlig fare for trafiksikkerheden.

Rådet mener, at den foranstaltning, der bør træffes, når det står klart, at køretøjet udgør en alvorlig risiko, må være at suspendere brugen af køretøjet, og at det er ejeren, der er ansvarlig for at få køretøjet fjernet og afgøre, hvor han vil lade det reparere.

Andet afsnit af ændring 8 omhandler tilfælde, hvor omfanget af de vedligeholdelsesmæssige mangler er tilstrækkeligt alvorligt til at gøre en yderligere undersøgelse påkrævet. Køretøjet kan i dette tilfælde underkastes en teknisk kontrol på et godkendt kontrolcenter og en kopi af kontrolcentrets attest sendes til den kontrolinstans, som har konstateret manglerne.

Rådet er af den opfattelse, at det snarere bør fastsættes, at køretøjet kun underkastes en mere omfattende kontrol og ikke alle de kontroller, der kræves i forbindelse med en teknisk kontrol i henhold til direktiv 96/96/EF. Rådet mener desuden, at denne mere omfattende kontrol skal foretages på et center beliggende i nærheden, så omkostninger og tidstab for chauffører og virksomheder i overensstemmelse med artikel 3, stk. 2, begrænses mest muligt.

For så vidt angår fremsendelsen af kopien af kontrolcentrets attest til den kontrolinstans, som har konstateret manglerne, er denne bestemmelse ikke indeholdt i det ændrede forslag, og Rådet finder det ønskeligt, at medlemsstaterne selv træffer afgørelse om, hvorledes kontrolinstansen skal underrettes.

- Formålet med ændring 16 er at indsætte de to punkter, der er omhandlet i ændring 8 i bilag I, punkt 16, i det ændrede forslag (bilag I, punkt 11, i den fælles holdning). Rådet accepterede derfor heller ikke ændring 16.

Rådet har desuden begrænset det antal tilfælde, der er nævnt i bilag I, punkt 11, til et enkelt. Rådet skønner, at det i betragtning af de oplysninger, den motorsagkyndige skal afgive i punkt 10 i bilag I, er tilstrækkeligt som resultat af synet alene at suspendere brugen af køretøjer, der er behæftet med alvorlige mangler.

Rådet accepterede ikke ændring 14.

Formålet med denne ændring er at optage en ny køretøjstype, nemlig køretøjer til dyretransport, i bilag I, punkt 6, og lade dem være omfattet af syn ved vejsiden. Europa-Parlamentet finder, at denne køretøjstype bør være genstand for et separat syn på grund af deres særlige karakteristika, som f.eks. temperaturen i transportrummet og lastrampenes funktion.

Rådet finder i forlængelse af Kommissionens ændrede forslag, at direktivet kun bør indføre bestemmelser for syn ved vejsiden for de køretøjstyper, der er omhandlet i direktiv 96/96/EF, uden hensyn til det formål, køretøjet anvendes til. Kontrollen med overholdelsen af de tekniske bestemmelser, der gælder for transport af dyr, henhører ikke under dette direktivs anvendelsesområde; dette direktiv er et særligt direktiv, som ligger inden for rammerne af direktiv 96/96/EF, og som ordret eller i indholdet overtager de elementer og de gennemførelsesmetoder til gennemførelsen af kontrollerne, der er omhandlet i direktiv 96/96/EF.

b) *Som Kommissionen har overtaget*

Rådet accepterede ikke ændring 5, der har til formål i artikel 4, stk. 1, i det ændrede forslag (artikel 3, stk. 1, i den fælles holdning) at præcisere, at det er efter fælles aftale og efter høring af Kommissionen, at medlemsstaterne skal indføre de uanmeldte syn ved vejsiden, der omhandles i direktivet. Rådet gjorde opmærksom på den administrative byrde, der ville følge af denne ændring, og de vanskeligheder, som en eventuel planlægning ville give anledning til selv på nationalt plan.

Rådet finder det tilstrækkeligt, at medlemsstaterne i henhold til artikel 6 meddeler Kommissionen, og at Kommissionen efterfølgende meddeler Europa-Parlamentet, oplysningerne vedrørende de foretagne syn, samt at medlemsstaterne i medfør af artikel 7 yder hinanden gensidig bistand ved gennemførelsen af dette direktiv.

Rådet accepterede ikke andet punktum i ændring 9 om, at der skal føres statistik over de tidsrum, hvor køretøjerne ikke er i drift.

Der erindres om, at det første punktum af denne ændring omfattes af artikel 3, stk. 2, i den fælles holdning (jf. punkt IV, nr. 2).

Det er Rådets opfattelse, at indførelsen af en sådan statistisk kontrol vil indebære for tung en administrativ byrde.

---