



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 13.7.2012
COM(2012) 382 final

2012/0186 (COD)

Køretøjssikkerhedspakken

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om
ophævelse af direktiv 2000/30/EF**

(EØS-relevant tekst)

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

- Begrundelse og formål

Formålet med forslaget er at fastsætte ajourførte harmoniserede regler om syn ved vejsiden af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil med henblik på at forbedre færdselssikkerheden og beskytte miljøet.

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 2011-2020¹. Det vil også bidrage til at nedbringe de af vejtransportsektorens emissioner, der skyldes dårlig vedligeholdelse af køretøjer.

- 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 opnået 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 krav til forskellige 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 erhvervsmæssig godstransport med en totalvægt på mere end 3,5 tons og erhvervsmæssig 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. Hovedformålet med syn ved vejsiden er at sikre, at erhvervskøretøjer ikke i intervallerne mellem den periodiske tekniske kontrol er til betydelig fare for færdselssikkerheden. De tilsigter også at skabe ens vilkår for så vidt angår vedligeholdelseskvaliteten af erhvervskøretøjerne i Unionen ved at afskrække uansvarlige operatører fra at forsøge at opnå en konkurrencefordel ved at anvende utilstrækkeligt vedligeholdte køretøjer.

- Gældende bestemmelser på området

¹ KOM(2010) 389 endelig.

"Køretøjssikkerhedspakken" vil videreføre de eksisterende krav, som er fastlagt i de eksisterende lovrammer for færdselssikkerheden, som omfatter teknisk kontrol², syn ved vejsiden³ og reglerne om registrering af køretøjer⁴.

I forhold til den eksisterende lovgivning om syn ved vejsiden er hovedformålet med forslaget at etablere et risikoklassificeringssystem, der tilstræber at fokusere syn på køretøjer fra virksomheder, som klarer sig dårligt med hensyn til at overholde krav til sikkerheden, og derigennem belønne køretøjer fra virksomheder, der lægger vægt på sikkerhed og miljø. Forslaget indeholder også nye krav på en række områder vedrørende standarder for og kvaliteten af kontrol, herunder prøvningsudstyr, synsmedarbejderes færdigheder og uddannelse samt tilsyn med synsvirksomhederne.

- Overensstemmelse med EU's andre politikker og mål

Forslaget er i overensstemmelse med EU's mål om at øge trafiksikkerheden som omhandlet i hvidbogen om transport⁵ og tilsigter at gennemføre den særlige strategi for sikrere køretøjer inden for rammerne af de politiske retningslinjer for trafiksikkerheden for 2011-2020.

For så vidt angår forslagens miljøaspekter, bidrager de påtænkte krav til at reducere motorkøretøjers emissioner af CO₂ og andre luftforurenende stoffer i tråd med den europæiske strategi for rene og energieffektive køretøjer og EU's integrerede energi- og klimapolitik, den såkaldte "20-20-20"-strategi, og de bidrager desuden til at nå de luftkvalitetsmål, der er fastlagt i direktiv 2008/50/EF⁶.

2. RESULTAT AF HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

- Høring af interesserede parter

Høringsmetoder

I forbindelse med udarbejdelsen af forslaget hørte Kommissionen de interesserede parter på en række måder:

- Der fandt en generel internethøring sted om alle forslagets aspekter.
- Ekspertes og de interesserede parter er blevet hørt inden for rammerne af workshops.

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/40/EF af 6. maj 2009 om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (EUT L 141 af 6.6.2009, s. 12).

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/30/EF af 6. juni 2000 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Fællesskabets område, som ændret (EFT L 203 af 10.8.2000, s. 1).

⁴ Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer (EFT L 138 af 1.6.1999, s. 57).

⁵ KOM(2011) 144 endelig.

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa (EUT L 152 af 11.6.2008, s. 1).

- Der er foretaget en fremadrettet undersøgelse af mulighederne for at håndhæve den tekniske kontrol og syn ved vejsiden i Den Europæiske Union for at indkredse mulige foranstaltninger og udarbejde et cost benefit-redskab til at analysere virkningerne af den tekniske kontrol og syn ved vejsiden.

Sammendrag af svarene og af, hvordan der er taget hensyn til dem

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. juli 2010 til den 24. september 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.

- Ekspertbistand

Relevante videnskabelige områder/eksperter

Forslaget krævede en vurdering af forskellige løsningsmodeller og deres økonomiske, samfundsmæssige og miljømæssige konsekvenser.

Anvendt metodologi

En undersøgelse af 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 2007–2008⁷
- 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,

⁷ KOM(2010) 754 endelig.

– 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.
- 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 særlige mål om at forbedre køretøjers trafikssikkerhed består den første komponent i at højne EU's minimumsstandards 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 særlige 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.

I flere medlemsstater foretager et stort antal private godkendte synsvirksomheder teknisk kontrol. For at sikre en sammenhængende tilgang bør lovgivningen fastlægge visse fælles procedurer såsom mindstekrav til frister og arten af de indsendte oplysninger.

Konsekvensanalysen har imidlertid vist det fordelagtige i at kombinere bløde reguleringstiltag med lovtiltag. Derfor er konsekvensanalysens oprindelige bløde reguleringstiltag integreret i lovteksterne.

3. JURIDISKE ASPEKTER AF FORSLAGET

- Resumé af forslaget

Lette erhvervskøretøjer og påhængskøretøjer dertil vil også kunne synes ved vejsiden, fordi den generelle nedgang i antallet af trafikdræbte ikke kan konstateres hos denne gruppe

køretøjer. Andre lette erhvervskøretøjer som f.eks. taxier eller ambulancer, der allerede er underlagt teknisk kontrol hvert år, må ikke være den vigtigste målgruppe for syn ved vejsiden i betragtning af, at antallet af trafikdræbte er lavest for denne gruppe køretøjer.

For at fordele medlemsstaternes syn ved vejsiden bedre, skal en procentdel af antallet af registrerede erhvervskøretøjer inspiceres hvert år. Den påtænkte procentsats vil samlet set ikke overstige antallet af tekniske kontroller, der allerede udføres i Unionen.

Køretøjerne udvælges ud fra operatørernes risikoprofil og målrettes mod højrisikovirksomheder for at begrænse den byrde, der pålægges de operatører, der vedligeholder deres køretøjer på en forsvarlig måde. Med de gældende bestemmelser efter direktiv 2000/30/EF, og som vist i Kommissionens rapport om gennemførelsen⁸ standses et stort antal køretøjer i forbindelse med syn ved vejsiden, uden at der afsløres defekter. Det fremgik af konsekvensanalysen, at med en risikobaseret tilgang til syn ved vejsiden kunne syn af ca. 2,3 mio. velvedligeholdte køretøjer undgås, hvilket potentielt kunne spare transportoperatørerne for udgifter på 80,4 mio. EUR. Virksomhedens risikoprofil skal være baseret på resultaterne af tidligere tekniske kontroller og syn ved vejsiden svarende til det system, der er indført ved direktiv 2006/22/EF⁹ vedrørende håndhævelse af køre- og hviletidsbestemmelser.

Mere grundige syn ved vejsiden med prøvningsudstyr skal foretages enten af mobile synsenheder eller synsvirksomheder i umiddelbar nærhed. Fastgørelse af last bør indgå i synet ved vejsiden. Konstaterede mangler skal vurderes efter harmoniserede bestemmelser, der står i forhold til den risiko, de indebærer.

Inspektører, der foretager syn ved vejsiden, skal mindst besidde samme viden og færdigheder som de inspektører, der foretager teknisk kontrol.

Samarbejdet mellem medlemsstaternes kontrolmyndigheder bør fremmes yderligere med samordnede kontrolforanstaltninger, fælles uddannelsesinitiativer, elektronisk udveksling af oplysninger og udveksling af oplysninger og erfaringer. Medlemsstaterne samarbejder tæt og tilrettelægger regelmæssigt samordnede kontrolaktiviteter, hvor hver medlemsstat på eget område fokuserer på det udvalgte mål for den samordnede aktivitet såsom dæktilstand eller fastgørelse af lasten.

Samarbejde og udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne og med Kommissionen gennemføres mere effektivt gennem udpegede kontaktpunkter i medlemsstaterne.

Rapporteringen til Kommissionen foretages med standardiseret rapportering.

Kommissionen skal have beføjelse til at tilpasse bilagene til den tekniske udvikling med delegerede retsakter og ajourføre certifikater og rapporteringsskemaer i tæt samarbejde med medlemsstaterne via gennemførelsesretsakter og herunder bl.a. alternative kontrolmetoder, som stadig er under udvikling, baseret på moderne emissionsefterbehandlingssystemer til kontrol af, om køretøjernes NOx- og partikelemissioner overholder reglerne.

- Retsgrundlag

⁸ KOM(2010) 754.

⁹ EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35.

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 tekniske krav til syn ved vejsiden er fastsat på et minimumsniveau på EU-plan, og medlemsstaternes gennemførelse heraf har ført til stor uensartethed i kravene i hele Unionen, med negative virkninger for både færdselssikkerheden og for det indre marked.

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 ud over, hvad der er nødvendigt for at nå målene vedrørende forbedring af færdselssikkerhed og miljøbeskyttelse; kvaliteten forbedres, og synet ved vejsiden styrkes, og der skabes passende rammer for en uhindret informationsstrøm.

- Valg af instrument

Foreslået reguleringsmiddel: forordning.

Anvendelsen af en forordning anses for hensigtsmæssig med hensyn til at skabe den fornødne sikkerhed for overholdelse, samtidig med at den ikke kræver gennemførelse i medlemsstaternes lovgivning.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget har ingen virkninger for Unionens budget.

5. FAKULTATIVE ELEMENTER [OM NØDVENDIGT]

- Ophævelse af gældende lovgivning

Vedtagelse af forslaget vil indebære ophævelse af eksisterende lovgivning.

- Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde

Den foreslåede retsakt er af relevans for EØS og bør derfor omfatte hele Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om
ophævelse af direktiv 2000/30/EF**

(EØS-relevant tekst)

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 Udvalg¹,
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,
efter den almindelige lovgivningsprocedure og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) Kommissionen fremsatte i sin hvidbog af 28. marts 2011 "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem"³ en "nul-vision", dvs. et mål om, at Unionen frem til 2050 så godt som eliminerer dødsulykker i vejtrafikken. Køretøjsteknologi forventes at yde et stort bidrag til at forbedre vejtransportens sikkerhedsniveau med henblik på at opfylde dette mål.
- (2) Kommissionen foreslog i sin meddelelse om "På vej mod et europæisk trafiksikkerhedsområde: politiske retningslinjer for trafiksikkerheden for 2011-2020"⁴ at halvere antallet af trafikdræbte i Unionen inden udgangen af 2020 i forhold til 2010. Med henblik på at opfylde målet fastlagde Kommissionen syv strategiske mål, herunder en indsats for at gøre køretøjer mere sikre, en strategi for at mindske antallet af personskader og forbedre sikkerheden for bløde trafikanter, navnlig motorcyklister.

¹ EUT C ... af ..., s.

² EUT C [...] af [...], s. [...].

³ KOM(2011) 144 endelig.

⁴ KOM(2010) 389 endelig.

- (3) Teknisk kontrol indgår i en bredere ordning, som skal sikre, at køretøjerne 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.
- (4) En række tekniske standarder og krav til køretøjers sikkerhed er vedtaget i Unionen. Det er dog nødvendigt gennem en ordning med uvarslede syn ved vejsiden at sikre, at køretøjer, efter de er bragt på markedet, opfylder sikkerhedsstandarderne i hele deres levetid.
- (5) Syn ved vejsiden, som fastlagt ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/30/EF af 6. juni 2000 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Fællesskabets område⁵, er afgørende for, at erhvervskøretøjers trafiksikkerhed holdes på et højt niveau i hele deres anvendelsesperiode. Sådanne syn bidrager ikke alene til at øge færdselssikkerheden og nedbringe køretøjers emissioner, men modvirker ligeledes illoyal konkurrence på vejtransportområdet, som opstår ved, at medlemsstaternes inspektionsniveauer er uensartede.
- (6) Syn ved vejsiden bør gennemføres via et risikoklassificeringssystem. Medlemsstaterne kan bruge det system, der er indført i henhold til artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF fra af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF⁶.
- (7) Denne forordning bør anvendes for erhvervskøretøjer med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på over 25 km/h i de klasser, der er defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer⁷. Den bør dog ikke hindre medlemsstaterne i at udføre syn ved vejsiden af køretøjer, der ikke er omfattet af denne forordning, eller kontrollere andre aspekter i relation til vejtransport, især vedrørende køre- og hviletid eller transport af farligt gods.
- (8) Rapporter om gennemførelsen af direktiv 2000/30/EF⁸ illustrerer tydeligt betydningen af syn ved vejsiden. I perioden 2007-2008 er næsten 300 000 køretøjer i hele Unionen i forbindelse med syn ved vejsiden rapporteret at være i en så dårlig tilstand, at de fik udstedt et køreforbud. Disse rapporter viser også meget betydelige forskelle mellem medlemsstaternes synsresultater. I perioden 2007-2008 varierede de procentvise forskelle for visse manglers vedkommende fra 0,6 % til 41,4 % mellem nabolande. Endelig understreges de betydelige forskelle i antallet af udførte syn ved vejsiden mellem medlemsstaterne i disse rapporter. For at nå frem til en mere afbalanceret

⁵ EFT L 203 af 10.8.2000, s. 1.

⁶ EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35.

⁷ EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

⁸ KOM(2010) 754 endelig.

tilgang bør medlemsstaterne forpligte sig til at udføre et mindste antal syn, der står i forhold til antallet af registrerede erhvervskøretøjer på deres område.

- (9) Varevogne og påhængskøretøjer dertil anvendes oftere i forbindelse med vejtransport. Disse køretøjer er ikke omfattet af visse krav, såsom kravene til erhvervschaufførers uddannelse eller montering af hastighedsbegrænsende anordninger, hvilket fører til, at sådanne køretøjer er impliceret i et relativt stort antal færdselsulykker. Varevogne og påhængskøretøjer dertil bør derfor inddrages i anvendelsesområdet for syn ved vejsiden.
- (10) For at undgå unødvendige administrative byrder og omkostninger og effektivisere synsaktiviteterne bør man fortrinsvis udvælge køretøjer, som benyttes af operatører, der ikke overholder færdselssikkerheds- og miljømæssige standarder, hvorimod køretøjer, som benyttes af ansvarlige og sikkerhedsbevidste operatører, og som vedligeholdes korrekt, bør belønnes med mindre hyppige syn.
- (11) Trafiksikkerhedsrelaterede syn ved vejsiden bør omfatte indledende og om fornødent mere detaljerede syn. De bør i begge tilfælde omfatte alle køretøjernes relevante dele og systemer. For at opnå en mere harmoniseret kontrol af alle de mulige kontrolpunkter, bør der indføres kontrolmetoder og eksempler på defekter og på, hvordan de vurderes i forhold til deres alvor.
- (12) Rapporter om syn ved vejsiden udarbejdes elektronisk i en række medlemsstater. I sådanne tilfælde bør en udskrift af synsrapporten udleveres til føreren. Alle data og oplysninger, der indsamles i forbindelse med syn ved vejsiden, bør overføres til en fælles database i medlemsstaten, for at dataene lettere kan behandles, og oplysninger kan overføres uden yderligere administrative byrder.
- (13) Ved at anvende mobile synsenheder mindskes forsinkelser og omkostninger for operatørerne, idet mere detaljerede syn kan foretages direkte ved vejen. Under visse omstændigheder kan synsvirkomheder også benyttes til at foretage et mere detaljeret syn.
- (14) Personale, der udfører mere detaljerede syn ved vejsiden, bør have mindst samme kvalifikationer og opfylde de samme krav som personale, der foretager teknisk kontrol i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. XX/XX/XX af [dato] om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF⁹.
- (15) Samarbejde og udveksling af bedste praksis mellem medlemsstaterne er afgørende for at opnå et mere harmoniseret system for syn ved vejsiden i hele Unionen. Derfor bør medlemsstaterne arbejde tættere sammen; også i forbindelse med operationelle aktiviteter. Dette samarbejde bør også omfatte jævnlige samordnede syn ved vejsiden.
- (16) For at sikre en effektiv informationsudveksling mellem medlemsstaterne bør et enkelt organ i hver medlemsstat fungere som kontaktpunkt for andre relevante kompetente myndigheder. Dette organ bør også udarbejde relevante statistikker. Medlemsstaterne

⁹ EUT L [XXX].

bør også anvende en sammenhængende national håndhævelsesstrategi på deres område og kan udpege et enkelt organ, der skal koordinere gennemførelsen. De kompetente myndigheder i hver medlemsstat bør fastlægge procedurer med bestemmelser om tidsfrister og indhold af de oplysninger, der skal fremsendes.

- (17) Af hensyn til overvågningen af ordningen for syn ved vejsiden i Unionen bør medlemsstaterne hvert andet år meddele Kommissionen resultaterne af de foretagne syn ved vejsiden. Kommissionen bør rapportere til Europa-Parlamentet om de indsamlede data.
- (18) Medlemsstaterne bør fastsætte regler om sanktioner for overtrædelse af denne forordnings bestemmelser og sikre, at de gennemføres. Sanktionerne bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have en afskrækkende virkning og må ikke medføre forskelsbehandling.
- (19) For at supplere denne forordning med nærmere tekniske bestemmelser bør beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde tillægges Kommissionen med henblik på i relevante tilfælde at tage hensyn til udviklingen inden for lovgivningen om EF-typegodkendelse i relation til køretøjsklasser og behovet for at tilpasse bilagene til den tekniske udvikling. 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.
- (20) For at sikre ensartede betingelser for anvendelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Gennemførelsesbeføjelserne bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser¹⁰.
- (21) Målet for denne forordning, nemlig at fastsætte fælles mindstekrav og harmoniserede regler om gennemførelsen af syn ved vejsiden af køretøjer, der kører på Unionens område, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor bedre gennemføres på EU-plan; Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går forordningen ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (22) Denne forordning respekterer de grundlæggende rettigheder og overholder de principper, som anerkendes i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, og som er omhandlet i artikel 6 i traktaten om Den Europæiske Union.
- (23) Denne forordning udvider anvendelsesområdet for direktiv 2000/30/EF og ajourfører de tekniske krav heri. Dette direktiv bør derfor ophæves. Desuden integrerer denne

¹⁰ EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.

forordning bestemmelserne i Kommissionens henstilling 2010/397/EU af 5. juli 2010 om risikovurdering af fejl og mangler, der konstateres under syn ved vejsiden (af erhvervskøretøjer) i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/30/EF¹¹ –

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I

GENSTAND, DEFINITIONER OG ANVENDELSESOMRÅDE

Artikel 1

Genstand

Ved denne forordning indføres en ordning for syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på medlemsstaternes område.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på erhvervskøretøjer med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på over 25 km/h af følgende klasser som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF:
 - motorkøretøjer til personbefordring med mere end otte siddepladser foruden førerens plads – køretøjsklasse M2 og M3
 - motorkøretøjer med mindst fire hjul, der normalt anvendes til vejgodstransport, med en tilladt totalvægt på højst 3 500 kg – køretøjsklasse N1
 - motorkøretøjer til godstransport med en tilladt totalvægt på over 3 500 kg – køretøjsklasse N2 og N3
 - påhængsvogne og sættevogne med en tilladt totalvægt på højst 3 500 kg – køretøjsklasse O1 og O2
 - påhængsvogne og sættevogne med en tilladt totalvægt på over 3 500 kg – køretøjsklasse O3 og O4.
2. Denne forordning berører ikke medlemsstaternes ret til at foretage syn ved vejsiden af køretøjer, der ikke er omfattet af denne forordning.

¹¹ EUT L 173 af 8.7.2010, s. 97.

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- 1) "køretøj": ethvert motorkøretøj, som ikke kører på skinner, eller påhængskøretøjer eller sættevogne dertil
- 2) "motorkøretøj": ethvert selvkørende motorkøretøj på hjul med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på over 25 km/h
- 3) "påhængskøretøj": et køretøj på hjul, der ikke er selvkørende, men som er konstrueret og fremstillet til at blive trukket af et motorkøretøj
- 4) "sættevogn": ethvert påhængskøretøj, der er konstrueret til at blive koblet til et motorkøretøj, således at påhængskøretøjet delvis hviler på motorkøretøjet, og en betydelig del af dets egenvægt og vægten af dets ladning bæres af motorkøretøjet
- 5) "last": alle genstande, der er placeres i eller på et køretøj og ikke er permanent fastgjort til køretøjet, herunder genstande i lastbærende enheder som f.eks. veksellad eller containere på køretøjer
- 6) "erhvervskøretøj": et motorkøretøj eller påhængskøretøj dertil, som er bestemt til godstransport eller passagerbefordring i erhvervsmæssigt øjemed
- 7) "køretøj, der er registreret i en medlemsstat": et køretøj, der er registreret eller taget i brug i en medlemsstat
- 8) "indehaver af en registreringsattest": den person, i hvis navn køretøjet er registreret
- 9) "syn ved vejsiden": et uvarslet syn ved vejsiden, som gennemføres af myndighederne eller under disses direkte tilsyn, af erhvervskøretøjer, som kører på veje, der er åbne for offentlig trafik, på en medlemsstats område
- 10) "teknisk kontrol" (syn): kontrol af, at et køretøjs dele og komponenter er i overensstemmelse med sikkerheds- og miljømæssige karakteristika på tidspunktet for godkendelse, første registrering, første ibrugtagning eller ved eftermontering
- 11) "kompetent myndighed": en myndighed eller et offentligt organ, der er ansvarlig for forvaltningen af det nationale system for syn ved vejsiden
- 12) "inspektør": en person, der er godkendt af en medlemsstat til at foretage syn ved vejsiden
- 13) "mangler": tekniske defekter og anden manglende overensstemmelse, der er konstateret under et syn ved vejsiden
- 14) "samordnet syn ved vejsiden": et syn ved vejsiden, der gennemføres samtidig af to eller flere medlemsstater.

KAPITEL II

SYN VED VEJSIDEN OG GENERELLE FORPLIGTELSE

Artikel 4

Syn ved vejsiden

Syn ved vejsiden skal omfatte et indledende syn ved vejsiden, jf. artikel 9, og mere detaljerede syn ved vejsiden, jf. artikel 10, stk. 1.

Artikel 5

Procentdel af køretøjer, der skal inspiceres

Hver medlemsstat skal hvert kalenderår foretage et samlet antal indledende syn ved vejsiden, svarende til mindst 5 % af det samlede antal køretøjer, jf. artikel 3, stk. 1, som er registreret på dens område.

Artikel 6

Risikoklassificeringssystem til brug for syn ved vejsiden

1. På nationalt niveau indføres et risikoklassificeringssystem til brug for syn ved vejsiden, og det skal bygge på antallet og alvorsgraden af konstaterede mangler på køretøjer, der benyttes af individuelle virksomheder. Risikoklassificeringssystemet forvaltes af medlemsstatens kompetente myndighed.
2. En risikoprofil skal tillægges hver virksomhed, der er identificeret i risikoklassificeringssystemet til brug for syn ved vejsiden, efter kriterierne i bilag I.

Virksomheder klassificeres efter følgende risikoprofil:

- høj risiko
 - mellem risiko
 - lav risiko.
3. Med henblik på at gennemføre risikoklassificeringssystemet til brug for syn ved vejsiden kan medlemsstaterne anvende det risikoklassificeringssystem, der er indført i henhold til artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF.

Artikel 7
Forpligtelser

1. Førere af køretøjer, der er registreret i en medlemsstat, skal opbevare en synsrapport svarende til det seneste syn og rapporten om det seneste syn ved vejsiden om bord på køretøjet, hvis de foreligger.
2. Føreren af et køretøj, der underkastes et syn ved vejsiden, skal samarbejde med inspektørerne og give adgang til køretøjet og dets dele med henblik på synet.
3. Det er op til den enkelte virksomhed at sikre, at køretøjer, som de benytter, til stadighed opfylder de tekniske forskrifter.

Artikel 8
Inspektører

1. Inspektørerne skal afholde sig fra enhver forskelsbehandling på grund af førerens nationalitet, eller køretøjets registrerings- eller ibrugtagningsland, når de udvælger køretøjer til syn ved vejsiden og foretager synet.
2. En inspektør, der har foretaget en teknisk kontrol af et køretøj, må ikke efterfølgende deltage i gennemførelsen af et syn ved vejsiden af samme køretøj.
3. Inspektøren skal være upartisk og fri for eventuelle interessekonflikter, navnlig hvad angår økonomiske, personlige og familiemæssige forbindelser til det pågældende køretøjs fører, operatør eller indehaver af registreringsattesten.
4. Inspektørerne må på ingen måde aflønnes efter antal eller resultater af foretagne syn ved vejsiden.

KAPITEL III

Synsprocedurer

Artikel 9

Udvælgelse af køretøjer til indledende syn ved vejsiden

Ved udvælgelsen af køretøjer med henblik på syn ved vejsiden skal inspektørerne fortrinsvis udvælge køretøjer, der drives af virksomheder med en høj risikoprofil som nævnt i artikel 6, stk. 2. Andre køretøjer kan udvælges med henblik på syn ved mistanke om, at køretøjet udgør en risiko for færdselssikkerheden.

Artikel 10

Syn ved vejsiden – indhold og metoder

1. Køretøjer, som udvælges til syn ved vejsiden i henhold til artikel 9, skal underkastes et indledende syn ved vejsiden.

Ved hvert indledende syn ved vejsiden af et køretøj skal inspektøren:

- a) kontrollere synsrapporten og rapporten om syn ved vejsiden, der i overensstemmelse med artikel 7, stk. 1 skal opbevares om bord, hvis de foreligger
- b) foretage en visuel vurdering af tilstanden af køretøjet og dets last.

Hvis en eller flere mangler er nævnt i den foregående rapport om syn ved vejsiden, skal inspektøren kontrollere, om den eller de pågældende mangler er blevet udbedret.

2. På grundlag af resultatet af det indledende syn beslutter inspektøren, om køretøjet eller påhængskøretøjet dertil skal underkastes et mere detaljeret syn ved vejsiden.

Et mere detaljeret syn ved vejsiden skal mindst omfatte følgende områder:

- bremseudstyr
- styreapparat
- aksler, hjul, dæk og ophæng
- gener.

Kontrollen af hvert af disse områder skal dække et eller flere af eller alle de punkter, som er opført i bilag II, og som er relevant for disse områder.

Desuden kan inspektøren kontrollere andre områder, som er opført i bilag II, punkt 1, og som dækker et eller flere af eller alle de punkter, der er anført i dette bilag.

Hvis det fremgår af synsrapporten eller rapporten om syn ved vejsiden, at der er foretaget en kontrol af et af punkterne i bilag II i løbet af den foregående måned, skal inspektøren ikke kontrollere dette punkt, medmindre dette er berettiget på grund af en åbenbar mangel.

4. Når inspektøren foretager syn ved vejsiden, skal vedkommende anvende metoderne i bilag II.
5. Mere detaljerede syn ved vejsiden må kun foretages af inspektører, der opfylder mindstekravene vedrørende kompetence- og uddannelseskrav, der er fastsat i artikel 12 i og bilag VI til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. XXX/XXX af [dato] om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil.

Artikel 11 **Synsfaciliteter**

1. Et mere detaljeret syn ved vejsiden skal foretages af en mobil synsenhed, eller i en synsvirksomhed som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. XXX/XXX i af [dato] om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil.

2. Foretages synet i en synsvirksomhed, må det indledende syn ved vejsiden ikke finde sted mere end 10 km fra denne virksomhed.
3. Mobile synsenheder skal råde over udstyr, som egner sig til at foretage et syn ved vejsiden, herunder mindst det udstyr, som er nødvendigt til at bedømme tilstanden af køretøjets bremses, styreapparat, ophæng og emissioner.

Artikel 12

Vurdering af mangler

1. For hvert punkt, der skal kontrolleres, anvender inspektøren listen over mulige mangler og deres alvorsgrad som fastsat i bilag III.
2. Når inspektøren foretager et syn ved vejsiden, skal vedkommende tillægge hver påvist mangel en alvorsgrad og klassificere den i en af følgende grupper:
 - mindre mangler, som ikke har væsentlig indflydelse på køretøjets sikkerhed, og andre mindre uoverensstemmelser
 - væsentlige mangler, som kan påvirke køretøjets sikkerhed eller udsætte andre trafikanter for risiko, og andre mere alvorlige uoverensstemmelser
 - farlige mangler, som udgør en direkte og umiddelbar risiko for trafiksikkerheden og er af en sådan karakter, at køretøjet ikke under nogen omstændigheder må benyttes på vejnettet.
3. Et køretøj med mangler i mere end en gruppe af mangler, jf. stk. 2, klassificeres i den gruppe, der svarer til den alvorligste mangel. Et køretøj med adskillige mangler i samme gruppe skal klassificeres i den næstfølgende, alvorligere gruppe, hvis den kombinerede virkning af disse mangler resulterer i en højere risiko for færdselssikkerheden.

Artikel 13

Særlige regler for kontrol af fastgørelse af lasten

Inspektøren kan kontrollere fastgørelsen af et køretøjs last i overensstemmelse med bilag IV. De opfølgende procedurer, der er nævnt i artikel 14, finder også anvendelse ved væsentlige eller farlige mangler med hensyn til fastgørelse af lasten.

Artikel 14

Opfølgende procedurer ved væsentlige eller farlige mangler

1. Væsentlige mangler, der afsløres ved et indledende eller et mere detaljeret syn, skal udbedres omgående og i nærheden af synsstedet.
2. Hvis køretøjet er registreret i den medlemsstat, hvor synet ved vejsiden er foretaget, kan inspektøren beslutte, at køretøjet skal underkastes en teknisk kontrol inden en

frist, som fastsættes af inspektøren. Er køretøjet registreret i en anden medlemsstat, kan inspektøren anmode denne medlemsstats kompetente myndighed om at foretage en ny teknisk kontrol af køretøjet efter proceduren i artikel 18, stk. 3.

3. Inspektøren må ikke godkende, at et køretøj, der ifølge klassifikationen har farlige mangler, kører videre, førend disse mangler er udbedret på synsstedet. Inspektøren kan tillade et sådant køretøj at køre videre for at nå frem til det nærmeste værksted, hvor disse mangler kan udbedres, på den betingelse, at de farlige mangler er udbedret på en sådan måde, at det kan nå frem til dette værksted, og at der ikke er nogen umiddelbar risiko for personer i køretøjet eller andre trafikanter.

Inspektøren kan tillade, at et køretøj, der ifølge klassifikationen har farlige mangler, bringes direkte til det nærmeste sted, hvor køretøjet kan repareres eller beslaglægges.

Artikel 15

Gebyr i forbindelse med syn

Er der efter et mere detaljeret syn konstateret væsentlige eller farlige mangler, kan medlemsstaterne opkræve et gebyr. Gebyrets størrelse skal være rimeligt og må ikke overstige de gebyrer, der opkræves for en teknisk kontrol af samme type køretøj.

Artikel 16

Synsrapport og database over syn ved vejsiden

1. Ved afslutningen af et mere detaljeret syn udarbejder inspektøren en rapport i overensstemmelse med bilag V. Køretøjets fører skal have udleveret en kopi af synsrapporten eller, hvis rapporten udarbejdes elektronisk, en udskrift af rapporten.
2. Inspektøren meddeler den kompetente myndighed resultaterne af de mere detaljerede syn ved vejsiden inden for en rimelig frist efter disse syn. Den kompetente myndighed skal opbevare disse oplysninger i 36 måneder fra modtagelsesdatoen.
3. Resultaterne af synet ved vejsiden skal meddeles til køretøjets registreringsmyndighed.

KAPITEL IV

SAMARBEJDE OG UDVEKSLING AF OPLYSNINGER

Artikel 17

Udpegning af et kontaktpunkt

- 1 Medlemsstaterne udpeger et kontaktpunkt, som skal:
 - sikre samordning med kontaktpunkter, som er udpeget af andre medlemsstater, med hensyn til aktioner, der gennemføres i henhold til artikel 18

- sende de oplysninger, der er omhandlet i artikel 20, til Kommissionen
 - være ansvarlig for at udveksle oplysninger med og bistå andre medlemsstaters kompetente myndigheder.
2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen navne og kontaktoplysninger på deres nationale kontaktpunkt senest [*et år efter denne forordnings ikrafttræden*] og underretter den omgående om enhver ændring heraf. Kommissionen udarbejder en liste over alle de nationale kontaktpunkter og sender den til medlemsstaterne.

Artikel 18

Samarbejde mellem medlemsstaterne

1. Konstateres der væsentlige eller farlige mangler og navnlig mangler, der resulterer i et forbud mod at anvende køretøjet, i et køretøj, som ikke er registreret i den medlemsstat, hvor synet finder sted, underretter kontaktpunktet registreringsmedlemsstatens kompetente myndighed om synsresultaterne. Disse oplysninger skal omfatte punkterne i rapporten om synet ved vejsiden som fastsat i bilag VI. Kommissionen vedtager gennemførelsesbestemmelser vedrørende procedurene for underretning af registreringsmedlemsstatens kompetente myndighed om køretøjer med væsentlige eller farlige mangler efter den procedure, der er nævnt i artikel 23, stk. 2.
2. Konstateres der væsentlige eller farlige mangler i et køretøj, kan kontaktpunktet i den medlemsstat, hvor køretøjet er blevet synet, anmode registreringsmedlemsstatens kompetente myndighed om at træffe passende opfølgningsforanstaltninger, f.eks. indkalde køretøjet til en ny teknisk kontrol, jf. artikel 14.

Registreringsmedlemsstatens kompetente myndighed oplyser den medlemsstat, hvor køretøjet er blevet synet, om sine opfølgende foranstaltninger.

Artikel 19

Samordnede syn ved vejsiden

Medlemsstaterne foretager mindst seks gange om året samordnede syn ved vejsiden. Medlemsstaterne kan kombinere disse aktiviteter med aktiviteter, der er fastsat i artikel 5 i direktiv 2006/22/EF.

Artikel 20

Meddelelse af oplysninger til Kommissionen

1. Hvert andet år inden den 31. marts meddeler medlemsstaterne elektronisk Kommissionen de indsamlede data om kontrollerede køretøjer for de to foregående kalenderår. Disse data skal angive:
- a) antal synede køretøjer
 - b) kategorier af synede køretøjer i overensstemmelse med bilag V, punkt 6

- c) den medlemsstat, hvor køretøjet er registreret
- d) de kontrollerede punkter og afslørede mangler i overensstemmelse med bilag V, punkt 8.

Den første rapport skal omfatte den toårsperiode, der begynder den 1. januar [år].

2. Kommissionen vedtager nærmere bestemmelser om meddelelsen, jf. stk. 1, i overensstemmelse med den undersøgelsesprocedure, der er nævnt i artikel 22, stk. 2. Indtil sådanne bestemmelser er fastsat, anvendes standardformularen i bilag VI.

Kommissionen aflægger rapport til Europa-Parlamentet om de indsamlede data.

KAPITEL V

BESTEMMELSER OM DELEGEREDE BEFØJELSER OG GENNEMFØRELSESBEFØJELSER

Artikel 21

Delegerede retsakter

Kommissionen skal have beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i henhold til artikel 22 med henblik på:

- at ajourføre artikel 2, stk. 1, for at tage hensyn til ændringer mht. køretøjsklasser som følge af ændringer i den lovgivning, der er omhandlet i denne artikel
- at tilpasse bilagene i lyset af den tekniske udvikling eller for at tage højde for ændringer i international lovgivning eller EU-lovgivningen.

Artikel 22

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter på de i denne artikel anførte betingelser.
2. De delegerede beføjelser i artikel 21 tillægges Kommissionen i en ubegrænset periode fra [datoen for denne forordnings ikrafttrædelse].
3. Den i artikel 21 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 21, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og 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 23 **Udvalgsprocedure**

1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011. Når udvalgets udtalelse indhentes efter en skriftlig procedure, afsluttes proceduren uden noget resultat, hvis formanden for udvalget træffer beslutning herom, eller et simpelt flertal af udvalgsmedlemmerne anmoder herom, inden for tidsfristen for afgivelse af udtalelsen.

KAPITEL VI

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 24 **Sanktioner**

1. Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af denne forordning og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre gennemførelsen heraf. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have en afskrækkende virkning og må ikke medføre forskelsbehandling.
2. Bestemmelserne, der er fastsat i henhold til stk. 1, skal omfatte sanktioner i det tilfælde, at føreren eller operatøren ikke samarbejder med inspektøren eller ikke udbedrer mangler, der er konstateret i forbindelse med synet.
3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen disse bestemmelser senest [*et år efter den dag, fra hvilken denne forordning finder anvendelse*] og giver straks Kommissionen meddelelse om eventuelle senere ændringer af disse.

Artikel 25 **Ophævelse**

Direktiv 2000/30/EF ophæves med virkning fra [*den dag, fra hvilken denne forordning finder anvendelse*].

Artikel 26
Ikrafttrædelse og anvendelse

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den *[12 måneder efter ikrafttrædelsen]*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand