



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 13.7.2012  
COM(2012) 382 final

2012/0186 (COD)

**Trafiksäkerhetspaketet**

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**

**om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om  
upphävande av direktiv 2000/30/EG**

(Text av betydelse för EES)

## MOTIVERING

### **1. FÖRSLAGETS BAKGRUND**

- Motiv och syfte

Förslaget syftar till att fastställa uppdaterade harmoniserade regler om vägkontroller av motorfordon och tillhörande släpvagnar för att förbättra trafiksäkerheten och för att skydda miljön.

Med förslaget hoppas man kunna bidra till målet att halvera antalet döda i trafiken till 2020 enligt de politiska riktlinjerna för trafiksäkerhet 2011-2020<sup>1</sup>. Förslaget kommer även att bidra till minskade utsläpp från vägtransporter på grund av bristande underhåll av fordon.

- Allmän bakgrund

Innan ett fordon kan släppas ut på marknaden måste det uppfylla relevanta krav på typgodkännande eller enskilt godkännande för att säkerställa en optimal nivå för säkerhet och miljöstandarder. Varje medlemsstat måste registrera alla fordon som för första gången får ett europeiskt typgodkännande enligt det intyg för överensstämmelse som utfärdats av fordonstillverkaren. Registreringen är det officiella godkännandet för fordonet att användas på allmän väg och överensstämmer med införandedatum för krav på olika fordon.

Efter godkännandet ska fordon i trafik regelbundet genomgå periodiska trafiksäkerhetsprovningar. Målet med sådana provningar är att säkerställa att de fordon som är i trafik upprätthåller trafiksäkerheten och att de inte utgör någon fara för föraren och andra trafikanter. Bilar kontrolleras därför enligt vissa krav, som säkerhet och miljöskydd samt enligt krav för efterjustering. De fordon som används för kommersiell transport av varor med en totalmassa som överstiger 3,5 ton och fordon för kommersiell transport av fler än åtta passagerare används ofta regelbundet och intensivt och ska därför genomgå tekniska vägkontroller där fordonens överensstämmelse med tekniska krav och miljökrav kontrolleras när som helst och var som helst inom EU.

Under fordonets livscykel kan en ny registrering vara aktuell på grund av ägarbyte eller om fordonet flyttas till en annan medlemsstat för permanent användning. Bestämmelser för fordonsregistrering bör införas för att säkerställa att fordon som utgör en direkt fara för trafiksäkerheten inte används på vägarna. Det huvudsakliga syftet med vägkontrollerna är att säkerställa att nyttofordon inte utgör en trafiksäkerhetsrisk under tiden mellan trafiksäkerhetsprovningarna. Kontrollerna syftar också till att skapa konkurrensvillkor om kvaliteten på underhåll av nyttofordon i unionen genom att avskräcka oansvariga operatörer från att använda sig av fordon med bristande underhåll att få en konkurrensfördel,

---

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

- Gällande bestämmelser

”Trafiksäkerhetspaketet” kommer att omfatta de gällande kraven som fastställts i befintlig lagstiftning om trafiksäkerhet som omfattar trafiksäkerhetsprovning,<sup>2</sup> vägkontroller<sup>3</sup> och regler för fordonregistrering.<sup>4</sup>

Det huvudsakliga målet med det här förslaget är jämfört med befintlig lagstiftning om vägkontroller att göra det möjligt att använda ett riskvärderingssystem för kontroll av företag med fordon som har uppvisat bristande säkerhet samtidigt som man uppmuntrar företag med fordon som är säkerhets- och miljömedvetna. I förslaget fastställs även nya krav på åtgärder som rör provningens standard och kvalitet, som testutrustning, testpersonalens kunskaper och utbildning samt kontroll av provningssystemet.

- Överensstämmelse med andra principer och mål inom unionen

Förslaget överensstämmer med EU:s mål för säkrare vägar som fastställts i vitboken om transport<sup>5</sup> och syftet är att den särskilda strategin för säkrare fordon ska ingå i de politiska riktlinjerna för trafiksäkerhet 2011-2020.

När det gäller de miljömässiga aspekterna av förslaget kommer kraven att leda till minskade koldioxidutsläpp och andra luftföroreningar från motorfordon i enlighet med EU-strategin för rena och energieffektiva fordon samt den integrerade energi- och klimatpolitiken, den så kallade ”20-20-20-strategin” och bidra till att målen för en bättre luftkvalitet enligt direktiv 2008/50/EG uppnås.<sup>6</sup>

## 2. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- Samråd med berörda parter

Samrådsmetoder

För att utarbeta förslaget har kommissionen samrått med de berörda parterna på flera sätt:

- Genom ett allmänt samråd på Internet som omfattade förslagets alla delar.
- Genom workshops där samråd skett med experter och berörda parter.
- Genom en studie av framtida alternativ för förbättrad trafiksäkerhet och vägkontroller i EU som har genomförts för att identifiera möjliga åtgärder och för att

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/40/EG av den 6 maj 2009 om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet (EUT L 141, 6.6.2009, s.12.)

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 200/30/EG av den 6 juni 2000 om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen i ändrad lydelse (EGT L 203, 10.8.2000, s. 1.)

<sup>4</sup> Rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon (EGT L 138, 1.6.1999, s. 57.)

<sup>5</sup> KOM(2010) 144 slutlig.

<sup>6</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa (EUT L 152, 11.6.2008, s.1.)

utarbete ett verktyg för kostnadsnyttoanalys för att granska effekterna av trafiksäkerhetsprovning och vägkontroller.

#### Sammanfattning av svar och hur de har tagits i beaktande

Vid samrådet på Internet identifierades flera problem av berörda parter. I konsekvensbedömningen som hör till det här förslaget finns de viktigaste problemen samlade samt en beskrivning av på vilket sätt de har tagits i beaktande.

Ett öppet samråd genomfördes på Internet från den 29 juli 2010 till den 24 september 2010. Kommissionen fick 9 653 svar från medborgare, medlemsstaternas myndigheter, leverantörer av utrustning, provningscentrum, verkstäder och fordonstillverkare.

Resultaten finns på [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/take-part/public-consultations/pti\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm).

- Extern experthjälp

#### Berörda fackområden/berörd sakkunskap

Förslaget kräver en bedömning av olika alternativ samt miljöpåverkan och ekonomisk och social påverkan.

#### Metoder

En undersökning av resultaten av de olika alternativen har genomförts av en extern konsult (Europe Economics) genom att använda flera vetenskapliga rapporter och utvärderingsrapporter som modeller och som information för beräkning av de olika alternativens kostnader och fördelar. De undersökningar som använts mest omfattar följande:

- Rapport från kommissionen till rådet och Europaparlamentet om medlemsstaternas tillämpning av Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/30/EG av den 6 juni 2000 om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen – rapporteringsperiod 2005-2006 och 2007-2008<sup>7</sup>,
- AUTOFORE (2007)
- ”MOT Scheme Evidence-base” Department of Transport (UK, 2008)
- DEKRA Road Safety Report 2008 – Strategier för att förhindra olyckor på de europeiska vägarna
- DEKRA Road Safety Report on Trucks 2009
- DEKRA Motorcycle road safety report 2010
- TÜV Reports 2009/2010.

---

<sup>7</sup> KOM(2010) 754 slutlig.

### Medel för att göra expertråden tillgängliga för allmänheten

Alla undersökningar som slutförts och godkänts finns eller kommer att finnas på webbplatsen för GD transport och rörlighet.

- Konsekvensbedömning

För förslagets huvudsakliga delar behandlades följande alternativ:

- (a) Tillvägagångssättet med en oförändrad politik utgör referensfall när effekterna av andra alternativ jämförs. I det här alternativet bibehålls den nuvarande EU-lagstiftningen.
- (b) Ett ”icke-bindande” tillvägagångssätt skulle utgå från bättre implementering och övervakning av den befintliga lagstiftningens tillämpning. Det här alternativet skulle inte innebära ny lagstiftning men däremot nya åtgärder från kommissionen för att förbättra provningens standard samt åtgärder för att uppmuntra utbyte av data.
- (c) Ett ”lagstiftande” tillvägagångssätt skulle bestå av två delar:
  - För att uppfylla särskilda mål för förbättring av trafiksäkerheten och fastställa obligatoriska standarder måste först EU:s minimikrav på normer för periodisk trafiksäkerhetsprovning och flygande vägkontroller av trafiksäkerheten granskas. Detta krävs för att undvika att luckor i systemet minskar effektiviteten av förbättrad vägsäkerhet i sin helhet.
  - För att uppfylla specifika mål för att göra den information som krävs för trafiksäkerhetsprovning tillgänglig skulle den andra beståndsdelen i den övergripande åtgärden i ett andra skede utgöras av ett eventuellt inrättande av ett harmoniserat system för utbyte av data som sammankopplar de befintliga databaserna för att kunna förbättra implementeringen av EU:s trafiksäkerhetspaket.

I flera medlemsstater genomför ett stort antal privata auktoriserade provningscentrum trafiksäkerhetsprovningar. För att säkerställa ett samstämmigt tillvägagångssätt ska särskilda gemensamma förfaranden som minimitidsfrister samt typ av information som ska vidarebefordras specificeras i lagstiftningen.

Konsekvensbedömningen har emellertid visat fördelarna med en kombinerad metod av icke-bindande och bindande lagstiftning för detta syfte. Därför har de icke-bindande åtgärderna som tidigare föreskrivits i konsekvensbedömningen integrerats i lagstiftningstexten.

### **3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER**

- Sammanfattning av den föreslagna åtgärden

Lätta nyttofordon med tillhörande släpvagnar kommer att ingå i vägkontrollerna eftersom den här gruppen inte följer den nedåtgående trenden när det gäller dödsolyckor. Andra lätta nyttofordon som taxibilar och ambulanser som redan genomgår trafiksäkerhetsprovningar

varje år behöver inte kontrolleras lika ofta vid vägkontroller eftersom de står för de lägsta siffrorna när det gäller dödsolyckor.

För att kunna fördela vägkontrollerna i medlemsstaterna ska en viss procent av antalet registrerade nyttofordon kontrolleras varje år. Det beräknade procenttalet kommer inte att överstiga antalet trafiksäkerhetsprovningar som redan genomförs i unionen.

Urvalet av fordon ska baseras på operatörernas riskprofil och fokusera på högriskföretag för att minska bördan för de operatörer som underhåller sina fordon på ett tillfredsställande sätt. Med de gällande bestämmelserna enligt direktiv 2000/30/EG och enligt kommissionens rapport om dess tillämpning<sup>8</sup> stannas ett stort antal fordon som inte uppvisar några defekter vid vägkontroller. Konsekvensbedömningen visade att man med en riskvärderingsmetod för vägkontroller kan undvika 2,3 miljoner kontroller av fordon i gott skick vilket innebär en möjlig besparing på 80,4 miljoner euro för transportoperatörerna. Företagsprofilen ska baseras på resultaten från tidigare trafiksäkerhetsprovningar och vägkontroller i likhet med det system som införts genom direktiv 2006/22/EG<sup>9</sup> för förbättring av kör- och vilotid.

Mer omfattande vägkontroller ska genomföras med provningsutrustning som finns i mobila kontrollenheter eller vid närliggande provningscentrum. Vid vägkontroller ska säkring av last ingå. Identifierade brister ska bedömas enligt harmoniserade regler som är kopplade till riskerna.

De inspektörer som utför vägkontrollerna ska ha en kunskaps- och erfarenhetsnivå som åtminstone är densamma som för personalen som utför trafiksäkerhetsprovningar.

Samarbete mellan ansvariga myndigheter i medlemsstaterna ska uppmuntras genom samordnade kontroller, utbildningsinitiativ, elektroniskt informationsutbyte och utbyte av erfarenheter och kunskaper. Medlemsstaterna ska ha ett nära samarbete och regelbundet organisera samordnade kontroller där varje medlemsstat ska agera i sitt eget område och fokusera på ett utvalt mål för åtgärden som däckens skick eller säkring av last.

Samarbete och informationsutbyte mellan medlemsstater och med kommissionen kommer att ske mer effektivt via särskilda kontaktpunkter i medlemsstaterna.

Rapporteringen till kommissionen kommer att ske med hjälp av standardiserade rapporteringsformulär.

Kommissionen har befogenhet att uppdatera bilagorna vid tekniska förbättringar med hjälp av delegerade akter och att upprätthålla certifieringarna och rapporteringsformulären i nära samarbete med medlemsstaterna med hjälp av delegerade akter vilket bland annat omfattar provningsförfaranden som baseras på moderna system för avgasefterbehandling för utsläppskontroll av NOx och partiklar som fortfarande håller på att utvecklas.

- Rättslig grund

Förslagets rättsliga grund är artikel 91 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

---

<sup>8</sup> KOM(2010) 754

<sup>9</sup> EUT L 102, 11.4.2006, s.35.

- Subsidiaritetsprincipen

Subsidiaritetsprincipen är tillämplig eftersom förslaget inte omfattas av Europeiska unionens exklusiva behörighet.

Målet med förslaget kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna på grund av följande: de tekniska kraven för trafiksäkerhetsprovning har satts till miniminivå inom unionen och implementeringen av kraven i medlemsstaterna har lett till stora skillnader i kraven i unionen vilket har skapat negativa följder för trafiksäkerheten och den inre marknaden.

Förslaget överensstämmer därför med subsidiaritetsprincipen.

- Proportionalitetsprincipen

Förslaget överensstämmer med proportionalitetsprincipen av följande skäl.

Enligt konsekvensbedömningen överensstämmer förslaget med proportionalitetsprincipen eftersom det ryms inom vad som krävs för att uppnå målen med förbättrad trafiksäkerhet och miljöskydd genom att höja kvaliteten och förstärka vägkontrollerna samtidigt som man skapar ett lämpligt ramverk för enkel informationsöverföring.

- Val av regleringsform

Föreslagen regleringsform: Förordning.

En förordning är lämplig eftersom den säkerställer överensstämmelse utan att behöva införlivas i medlemsstaternas lagstiftning.

#### **4. BUDGETKONSEKVENSER**

Förslaget påverkar inte unionens budget.

#### **5. ÖVRIGT [OM SÅ KRÄVS]**

- Upphävande av gällande lagstiftning

Att förslaget antas medför att gällande lagstiftning upphör att gälla.

- Europeiska ekonomiska samarbetsområdet

Förslaget rör en fråga inom EES och omfattar därför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**

**om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om  
upphävande av direktiv 2000/30/EG**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT  
DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91,

med beaktande av kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>1</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>2</sup>,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) I sin vitbok *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem* av den 28 mars 2011<sup>3</sup> presenterar kommissionen en "nollvision" för att minska antalet döda i trafiken i unionen till 2050. När det gäller att uppnå detta mål väntas fordonstekniken leda till stora förbättringar av säkerhetsresultaten inom vägtransporterna.
- (2) I sitt meddelande *Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020*<sup>4</sup> föreslog kommissionen att man ska halvera antalet döda i trafiken inom unionen till 2020 med början 2010. För att uppnå detta mål har kommissionen utarbetat sju strategiska mål som omfattar åtgärder för säkrare fordon, en strategi för att minska antalet skador och förbättrad säkerhet för sårbara trafikanter, särskilt motorcyklister.

---

<sup>1</sup> EUT C, s.

<sup>2</sup> EUT C, s.

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

<sup>4</sup> KOM(2010) 389 slutlig.

- (3) Trafiksäkerhetsprovning ingår i ett mer omfattande system för att säkerställa att fordon hålls i ett säkert och miljömässigt godkänt skick under användning. Systemet bör omfatta periodiska trafiksäkerhetsprovningar för alla fordon och vägkontroller för fordon som används för kommersiella transporter samt bestämmelser för fordonsregistrering som säkerställer att fordon som utgör en omedelbar trafiksäkerhetsrisk inte används på vägarna.
- (4) Flera tekniska standarder och krav på fordonssäkerhet har antagits i unionen. Det är emellertid nödvändigt att med hjälp av oväntade vägkontroller säkerställa att fordon, efter det att de släppts ut på marknaden, uppfyller säkerhetsstandarder under hela livscykeln.
- (5) Vägkontroller enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/30/EG av den 6 juni 2000 om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen<sup>5</sup> är en mycket viktig del i arbetet för att åstadkomma en hög trafiksäkerhetsnivå för nyttofordon under hela livscykeln. Sådana kontroller ökar inte bara trafiksäkerheten och minskar fordonens utsläpp, utan minskar även risken för illojal konkurrens inom vägtransporter som följer av olika kontrollnivåer i olika medlemsstater.
- (6) Vägkontrollerna bör genomföras med hjälp av ett riskvärderingssystem. Medlemsstaterna kan använda riskvärderingssystemet enligt artikel 9 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG.<sup>6</sup>
- (7) Den här förordningen bör gälla för nyttofordon med en konstruktionshastighet som överstiger 25 km/h i kategorierna som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon<sup>7</sup>. Detta bör emellertid inte hindra medlemsstaterna från att genomföra vägkontroller för fordon som inte omfattas av den här förordningen eller att kontrollera andra aspekter av vägtransporterna, särskilt gällande kör- och vilotid, eller transport av farligt gods.
- (8) Rapporter från genomförandet av direktiv 2000/30/EG<sup>8</sup> visar tydligt vikten av vägkontroller. Under tiden 2007–2008 rapporterades nära 300 000 fordon i vägkontroller som genomförts i unionen ha sådana brister att de var tvungna att beläggas med körförbud. Rapporterna visar även betydande skillnader när det gäller resultaten av de kontroller som utförts av medlemsstaterna. Under perioden 2007–2008 kunde procentsatsen för vissa brister variera mellan 0,6 % och 41,4 % mellan grannländer. Slutligen visar rapporterna viktiga skillnader i antalet genomförda vägkontroller mellan olika medlemsstater. För att nå en bättre balans bör

---

<sup>5</sup> EGT L 203, 10.8.2000, s. 1.

<sup>6</sup> EUT L 102, 11.4.2006, s. 35.

<sup>7</sup> EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.

<sup>8</sup> KOM(2010) 754 slutlig.

medlemsstaterna åta sig att genomföra ett minsta antal kontroller som står i proportion till antalet registrerade fordon i landet.

- (9) Skåpbilar och tillhörande släpvagnar används oftare vid vägtransporter. Dessa fordon omfattas inte av vissa krav, som kravet på utbildning för yrkesförare eller kravet på hastighetsbegränsande anordningar, vilket gör att en relativt stor andel trafikolyckor sker där sådana fordon är inblandade. Skåpbilar och släpvagnar bör därför omfattas av vägkontrollerna.
- (10) För att undvika ytterligare administrationsarbete och kostnader och för att öka effektiviteten vid kontrollerna bör företagsfordon som inte uppfyller standarder för trafiksäkerhet och miljö omfattas i första hand, medan väl underhållna fordon som körs av ansvarsfulla och säkerhetsmedvetna operatörer bör belönas med färre kontroller.
- (11) Vägkontroller av trafiksäkerheten bör bestå av grundläggande och, om så behövs, mer ingående kontroller. I båda fallen bör kontrollerna omfatta fordonets alla relevanta delar och system. För att öka harmoniseringen för alla punkter i provningen, bör provningsmetoder och exempel på brister och bedömning av dessa med hänsyn till allvarlighetsgrad införas.
- (12) Rapporter från vägkontroller tas i flera medlemsstater fram på elektroniskt sätt. I sådana fall bör en kopia av rapporten lämnas till föraren. All information från vägkontrollerna bör överföras till en gemensam databas i medlemsstaten så att data lättare kan behandlas och information överföras utan att detta kräver mer administrativt arbete.
- (13) Genom att använda mobila kontrollenheter kan man minska fördröjningen och kostnaden för operatörer eftersom mer ingående kontroller kan genomföras direkt på vägen. Provningscentrum kan också användas för att genomföra mer ingående kontroller under särskilda omständigheter.
- (14) Personal som utför mer ingående vägkontroller måste ha minst samma kompetens och uppfylla samma krav som de inspektörer som utför trafiksäkerhetsprovningar enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr XX/XX/XX av den [datum] om provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG.<sup>9</sup>
- (15) Samarbete och utbyte av bästa praxis mellan medlemsstaterna är avgörande för att ett mer harmoniserat system för vägkontroller ska kunna uppnås i hela unionen. Därför bör medlemsstaterna samarbeta bättre även under verksamhetens genomförande. Samarbetet bör även omfatta periodisk organisation av samordnade vägkontroller.
- (16) För att säkerställa ett effektivt informationsutbyte mellan medlemsstaterna bör det i varje medlemsstat finnas ett organ som fungerar som kontaktpunkt för samarbetet med andra behöriga myndigheter. Organet bör även sammanställa relevant statistik. Dessutom bör medlemsstaterna tillämpa en sammanhängande nationell

---

<sup>9</sup>

EUT L [XXX]

efterlevnadsstrategi i landet och de kan därför utse ett organ som samordnar det arbetet. De behöriga myndigheterna i varje medlemsstat bör utarbeta förfaranden för fastställande av tidsfrister och innehållet i den information som ska vidarebefordras.

- (17) För att möjliggöra övervakning av det system för vägkontroller som genomförts i unionens medlemsstater bör medlemsstaterna vart annat år rapportera resultaten från de genomförda vägkontrollerna till kommissionen. Kommissionen bör vidarebefordra den insamlade informationen till Europaparlamentet.
- (18) Medlemsstaterna bör fastställa regler för påföljder som gäller överträdelser av den här förordningen och säkerställa att de genomförs. Påföljderna bör vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande.
- (19) I syfte att komplettera den här förordningen med ytterligare teknisk information bör kommissionen ges befogenhet att anta akter enligt artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt för att, när så är lämpligt, ta hänsyn till utvecklingen av gällande lagstiftning om EG-typgodkännande för fordonskategorier liksom behovet av att uppdatera bilagorna mot bakgrund av tekniska framsteg. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför samråd även på expertnivå under det förberedande arbetet. Kommissionen bör, då den förbereder och utarbetar delegerade akter, se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.
- (20) För att kunna säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen ges genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter<sup>10</sup>.
- (21) Eftersom målet med denna förordning, att fastställa gemensamma minimikrav och harmoniserade regler för genomförande av vägkontroller av fordon i trafik inom unionen, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna själva utan bättre kan uppnås på unionsnivå, får unionen anta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (22) Denna förordning respekterar de grundläggande rättigheterna och iakttar de principer som anges i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, vilken det hänvisas till i artikel 6 i fördraget om Europeiska unionen.
- (23) Den här förordningen utvidgar omfattningen av direktiv 2000/30/EG och uppdaterar de tekniska kraven. Det direktivet bör därför upphävas. Förordningen integrerar dessutom reglerna i kommissionens rekommendation 2010/379/EU av den 5 juli 2010

---

<sup>10</sup> EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

om riskbedömning av brister som upptäcks vid vägkontroller av trafiksäkerheten (hos nyttofordon) i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/30/EG<sup>11</sup>.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

## KAPITEL I

### SYFTE, DEFINITIONER OCH TILLÄMPNINGSOMRÅDE

#### *Artikel 1*

##### **Syfte**

I den här förordningen fastställs ett system för vägkontroller av nyttofordon som går i trafik i medlemsstaterna.

#### *Artikel 2*

##### **Tillämpningsområde**

1. Den här förordningen ska gälla nyttofordon med en konstruktionshastighet som överstiger 25 km/h i följande kategorier enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG:
  - Motorfordon som används för persontransport med mer än åtta säten utöver förarsätet – fordonskategori M2 och M3.
  - Motorfordon med minst fyra hjul, som normalt används för godstransport och med en högsta tillåten vikt som inte överstiger 3 500 kg – fordonskategori N1.
  - Motorfordon som används för godstransport med en högsta tillåten vikt som överstiger 3 500 kg – fordonskategori N2 och N3.
  - Släpvagnar och påhängsvagnar med en högsta tillåten vikt som inte överstiger 3 500 kg – fordonskategori O1 och O2.
  - Släpvagnar och påhängsvagnar med en högsta tillåten vikt som överstiger 3 500 kg – fordonskategori O3 och O4.
2. Den här förordningen påverkar inte medlemsstaternas rättigheter att genomföra vägkontroller av fordon som inte omfattas av förordningen.

#### *Artikel 3*

##### **Definitioner**

I denna förordning avses med

---

<sup>11</sup> EUT L 173, 8.7.2010, s. 97.

- 1) *fordon*: ett icke spårbundet motorfordon eller dess släpvagn eller påhängsvagn,
- (2) *motorfordon*: ett motordrivet fordon på hjul som framdrivs av egen kraft med en maximal konstruktionshastighet som överstiger 25 km/h,
- (3) *släpvagn*: ett icke självgående fordon på hjul som är konstruerat och tillverkat för att dras av ett motorfordon,
- (4) *påhängsvagn*: en släpvagn som är konstruerad för att kopplas till ett motorfordon på så sätt att en del av påhängsvagnen vilar på motorfordonet och att en väsentlig del av påhängsvagnens vikt och dess lasts vikt upptas av motorfordonet,
- (5) *last*: alla objekt som placeras i eller på ett fordon som inte är varaktigt fastsatta på fordonet, vilket omfattar objekt på lastbärare, som växelflak eller containrar på fordon,
- (6) *nyttofordon*: ett motorfordon och dess släpvagn som är avsett för transport av varor eller passagerare i yrkesmässigt syfte,
- (7) *fordon som är registrerat i en medlemsstat*: fordon som är registrerat eller som tagits i bruk i en medlemsstat,
- (8) *innehavare av registreringsbevis*: personen som fordonet står registrerat på,
- (9) *vägkontroll*: en oväntad kontroll av trafiksäkerheten hos ett nyttofordon i trafik på allmän väg inom en medlemsstats territorium som genomförs av myndigheterna eller under direkt överinseende av dem,
- (10) *trafiksäkerhetsprovning*: kontroll av att ett fordons delar och komponenter uppfyller säkerhets- och miljökrav som gäller vid tiden för godkännandet, den första registreringen eller vid ibruktagandet eller vid efterjustering,
- (11) *behörig myndighet*: myndighet eller offentligt organ som ansvarar för hanteringen av det nationella systemet för vägkontroller,
- (12) *inspektör*: en person som godkänts av medlemsstaten för att genomföra vägkontroller,
- (13) *brister*: tekniska defekter och andra avvikelser från krav som identifierats vid en vägkontroll,
- (14) *samordnad vägkontroll*: en vägkontroll som samordnats av två eller flera medlemsstater.

## KAPITEL II

### SYSTEM FÖR VÄGKONTROLLER OCH ALLMÄNNA SKYLDIGHETER

#### *Artikel 4*

##### *System för vägkontroller*

Systemet för vägkontroller ska omfatta grundläggande vägkontroller enligt artikel 9 och mer ingående vägkontroller enligt artikel 10.1.

#### *Artikel 5*

Antalet fordon som ska kontrolleras angivet i procent

Varje medlemsstat ska varje kalenderår genomföra ett totalt antal grundläggande vägkontroller som motsvarar minst 5 % av det totala antalet fordon enligt artikel 3.1 som är registrerade inom medlemsstatens territorium.

#### *Artikel 6*

##### **Riskvärderingssystem för vägkontroller**

1. Ett riskvärderingssystem för vägkontroller som baseras på antalet brister och dessas allvarlighetsgrad hos de fordon som används av enskilda företag ska införas på nationell nivå. Riskvärderingssystemet ska hanteras av medlemsstatens behöriga myndighet.
2. En riskprofil ska tillskrivas varje företag som identifierats i riskvärderingssystemet för vägkontroller enligt kriterierna i bilaga I.

Företag ska klassificeras enligt följande riskprofil:

- Hög risk.
  - Medelstor risk.
  - Låg risk.
3. För att genomföra riskvärderingssystemet för vägkontroller kan medlemsstaterna använda riskvärderingssystemet enligt artikel 9 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG.

*Artikel 7*  
**Ansvarsområden**

1. Förare av fordon som är registrerade i en medlemsstat ska se till att trafiksäkerhetsintyg från den senaste trafiksäkerhetsprovningen och rapporten från den senaste vägkontrollen finns i fordonet, om de finns tillgängliga.
2. Föraren av ett fordon som genomgår en vägkontroll ska samarbeta med inspektörerna och ge dem tillträde till fordonet och dess delar för kontroll.
3. Företag ska se till att de fordon de använder alltid är i gott trafiksäkert skick.

*Artikel 8*  
**Inspektörer**

1. Inspektörerna ska undvika diskriminering på grund av förarens nationalitet eller det land i vilket fordonet är registrerat eller har tagits i bruk när de väljer ut fordonet för vägkontroll eller när de genomför kontrollen.
2. En inspektör som har genomfört en trafiksäkerhetsprovning av fordonet får inte medverka vid en efterföljande vägkontroll av samma fordon.
3. Inspektören ska vara opartisk och fri från intressekonflikter, särskilt beträffande ekonomisk anknytning eller person- och familjeanknytning till det inspekterade fordonets förare, operatör eller innehavare av registreringsbevis.
4. Inspektörer får inte ta emot ersättning för antalet genomförda vägkontroller eller dess resultat.

**KAPITEL III**

**KONTROLLFÖRFARANDEN**

*Artikel 9*

**Val av fordon för grundläggande vägkontroll**

Vid val av fordon som ska genomgå en vägkontroll ska inspektörerna i första hand välja fordon som används av företag med en högriskprofil enligt artikel 6.2. Övriga fordon kan väljas ut för kontroll när det finns en misstanke om att fordonet utgör en risk för trafiksäkerheten.

*Artikel 10*

**Vägkontrollernas innehåll och metoder**

1. De fordon som valts ut för vägkontroll enligt artikel 9 ska genomgå en grundläggande vägkontroll.

Vid varje grundläggande vägkontroll av ett fordon ska inspektören göra följande:

- (a) Kontrollera trafiksäkerhetsintyget och vägkontrollrapporten, där dessa finns tillgängliga, som ska förvaras i fordonet enligt artikel 7.1.
- (b) Genomföra en visuell bedömning av fordonets skick och dess last.

Om en eller flera brister anges i rapporten från en föregående vägkontroll ska inspektören kontrollera om bristerna har åtgärdats.

- 2. Mot bakgrund av resultatet från den grundläggande kontrollen kan inspektören besluta att fordonet eller dess släpvagn ska genomgå en mer ingående vägkontroll.

En mer ingående vägkontroll ska omfatta minst följande områden:

- Bromsutrustning.
- Styrning.
- Axlar, hjul, däck och fjädring.
- Störningar.

Kontrollen av dessa områden ska omfatta en, flera eller alla punkter som förtecknas i bilaga II och som är relevanta för dessa områden.

Inspektören kan dessutom kontrollera andra områden som förtecknas i bilaga II.1 och som omfattar en, flera eller alla punkter som förtecknas i den bilagan.

Om trafiksäkerhetsintyget eller en rapport från en vägkontroll visar att kontroll av en eller flera av punkterna i förteckningen i bilaga II har genomförts under föregående månad ska inspektören inte kontrollera de punkterna, utom om det är motiverat på grund av en uppenbar brist.

- 4. Inspektören ska använda kontrollmetoderna som fastställts i bilaga II vid vägkontroll.
- 5. Mer ingående vägkontroller ska endast genomföras av inspektörer som uppfyller minimikompetensen och utbildningskraven som fastställs i artikel 12 och bilaga VI till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr XXX/XXX av den [datum] om provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet.

#### *Artikel 11*

#### **Kontrollanläggningar**

- 1. En mer ingående vägkontroll ska genomföras med en mobil kontrollenhet eller i ett provningscentrum enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr XXX/XXX av den [datum] om provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet.
- 2. Om kontrollerna ska utföras i ett provningscentrum ska den grundläggande kontrollen inte genomföras mer än 10 km från detta centrum.

3. Mobila kontrollenheter ska omfatta lämplig utrustning för att genomföra vägkontroller, vilket innefattar utrustning för att kontrollera skicket på fordonets bromsar, styrning och fjädring samt fordonets utsläpp.

.

#### *Artikel 12*

#### **Bedömning av brister**

1. För varje punkt som ska kontrolleras ska inspektören använda sig av förteckningen med möjliga brister och dessas allvarlighetsgrad i bilaga III.
2. När en vägkontroll genomförs ska inspektören gradera bristerna efter allvarlighetsgrad och dela in dem i följande grupper:
  - Mindre brister som inte har någon betydande inverkan på fordonets säkerhet samt andra mindre avvikelser från kraven.
  - Större brister som kan innebära säkerhetsrisker för fordonet eller risker för andra trafikanter samt andra mer betydande avvikelser från kraven.
  - Farliga brister som utgör en direkt och omedelbar risk för trafiksäkerheten, så att fordonet inte bör användas på väg under några omständigheter.
3. Ett fordon som har brister inom fler än en grupp enligt punkt 2 bör klassificeras enligt den mest allvarliga bristen. Ett fordon som uppvisar flera brister inom samma grupp ska klassificeras i gruppen ovanför, om den kombinerade effekten medför större trafiksäkerhetsrisker.

#### *Artikel 13*

#### **Särskilda regler för kontroll av lastsäkring**

Inspektören kan låta fordonet genomgå en kontroll av lastsäkring enligt bilaga IV. Den uppföljning som avses i artikel 14 ska även gälla vid större eller farliga brister som är relaterade till lastsäkring.

#### *Artikel 14*

#### **Uppföljning vid större brister eller farliga brister**

1. Större brister som identifierats vid en grundläggande eller mer ingående kontroll ska åtgärdas utan dröjsmål i kontrollplatsens närhet.
2. Inspektören kan besluta att fordonet ska genomgå en trafiksäkerhetsprovning inom en tidsfrist som fastställs av honom om fordonet är registrerat i medlemsstaten där vägkontrollen har genomförts. Om fordonet är registrerat i en annan medlemsstat kan inspektören be den behöriga myndigheten i den medlemsstaten att genomföra en ny trafiksäkerhetsprovning av fordonet enligt förfarandet i artikel 18.3.

3. Inspektören ska inte tillåta att ett fordon där farliga brister har identifierats används förrän bristerna har åtgärdats på kontrollplatsen. Inspektören kan tillåta att ett sådant fordon används så att det kan föras till närmaste verkstad där bristerna kan åtgärdas, på villkor att de farliga bristerna har åtgärdats på ett sådant sätt att fordonet kan färdas till verkstaden och att detta inte innebär en omedelbar risk för passagerare eller andra trafikanter.

Inspektören kan godkänna att ett fordon som identifierats med farliga brister förs direkt till närmaste plats där fordonet kan repareras eller tas i förvar.

#### *Artikel 15* **Kontrollavgifter**

När större eller farliga brister har identifierats i en mer ingående kontroll kan medlemsstaterna kräva en avgift. Avgiftsbeloppet ska vara rimligt och får inte överstiga beloppet för trafiksäkerhetsprovning för samma fordonstyp.

#### *Artikel 16* **Kontrollrapport och databas för vägkontroll**

1. När en mer ingående kontroll har genomförts ska inspektören upprätta en rapport enligt bilaga V. Föraren av fordonet ska erhålla en kopia av kontrollrapporten eller, om det rör sig om en elektronisk rapport, en utskrift av rapporten.
2. Inspektören ska vidarebefordra resultaten av den mer ingående vägkontrollen till den behöriga myndigheten inom en rimlig tid efter kontrollen. Den behöriga myndigheten ska spara informationen i 36 månader från datumet för mottagande.
3. Resultatet från vägkontrollen ska skickas till fordonets registreringsmyndighet.

### **KAPITEL IV**

#### **SAMARBETE OCH INFORMATIONsutbyte**

#### *Artikel 17* **Utnämning av kontaktpunkt**

- 1 Medlemsstaterna ska utse en kontaktpunkt som ska göra följande:
  - Säkerställa samordning med kontaktpunkter som utsetts av andra medlemsstater beträffande åtgärder enligt artikel 18.
  - Vidarebefordra den information som avses i artikel 20 till kommissionen.
  - Ansvara för informationsutbyte och hjälpa de behöriga myndigheterna i andra medlemsstater.

2. Medlemsstaterna ska anmäla namn och kontaktinformation avseende respektive nationell kontaktpunkt till kommissionen senast [ett år efter denna förordnings ikraftträdande] och utan dröjsmål informera om eventuella ändringar. Kommissionen ska upprätta en förteckning med alla kontaktpunkter och vidarebefordra den till medlemsstaterna.

#### *Artikel 18*

#### **Samarbete mellan medlemsstaterna**

1. När större eller farliga brister identifierats hos ett fordon som inte är registrerat i den medlemsstat där kontrollen genomförs, särskilt brister som leder till körförbud för fordonet, ska kontaktpunkten meddela kontrollresultatet till den behöriga myndigheten i den medlemsstat där fordonet är registrerat. Informationen ska innehålla de delar av vägkontrollrapporten som fastställs i bilaga VI. Kommissionen ska fastställa tydliga regler för förfarandet för anmälan av fordon med stora eller farliga brister till den behöriga myndigheten i medlemsstaten där fordonet är registrerat, enligt granskningsförfarandet i artikel 23.2.
2. När större eller farliga brister identifieras i ett fordon kan kontaktpunkten i den medlemsstat där fordonet har kontrollerats be den behöriga myndigheten i den medlemsstat där fordonet är registrerat att vidta lämpliga uppföljningsåtgärder, som att låta fordonet genomgå en ny trafiksäkerhetsprovning enligt artikel 14.

Den behöriga myndigheten i medlemsstaten där fordonet är registrerat ska informera medlemsstaten där kontrollen genomförts om de åtgärder som vidtagits.

#### *Artikel 19*

#### **Samordnade vägkontroller**

Medlemsstaterna ska genomföra samordnade vägkontroller minst sex gånger per år. Medlemsstaterna kan samordna dessa kontroller med dem som fastställs i artikel 5 i direktiv 2006/22/EG.

#### *Artikel 20*

#### **Rapportering av uppgifter till kommissionen**

1. Före den 31 mars vartannat år ska medlemsstaterna på elektronisk väg till kommissionen skicka den information som samlats in under de två föregående kalenderåren avseende de fordon som kontrollerats. Informationen ska innehålla följande:
  - (a) Antalet kontrollerade fordon.
  - (b) Fordonskategorier som kontrollerats enligt bilaga V.6.
  - (c) Medlemsstaten där fordonet är registrerat.
  - (d) De delar som kontrollerats och de brister som identifierats enligt bilaga V.8.

Den första rapporten ska omfatta en period på två år som inleds den 1 januari [år].

2. Kommissionen ska fastställa detaljerade regler beträffande de uppgifter som avses i punkt 1 enligt granskningsförfarandet i artikel 22.2. Tills sådana regler är fastställda ska standardformuläret i bilaga VI användas.

Kommissionen ska vidarebefordra den insamlade informationen till Europaparlamentet.

## KAPITEL V

### BESTÄMMELSER FÖR DELEGERADE BEFOGENHETER OCH GENOMFÖRANDEBEFOGENHETER

#### *Artikel 21*

#### **Delegerade akter**

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 22 i följande syfte:

- 1) För att uppdatera artikel 2.1 för att ta hänsyn till ändringar av fordonskategorierna till följd av ändringar i den lagstiftning som avses i den artikeln.
- För att uppdatera bilagorna på grund av tekniska framsteg eller med hänsyn till ändringar i internationell lagstiftning eller i unionslagstiftningen.

#### *Artikel 22*

#### **Delegeringens utövande**

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 21 ska ges till kommissionen tills vidare [*från och med datum för denna förordnings ikraftträdande*].
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 21 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
5. En delegerad akt som antas enligt artikel 21 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och

rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet före utgången av den perioden har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

#### *Artikel 23*

#### **Kommittéförfarande**

1. Kommissionen ska bistås av en kommitté. Kommittén ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När hänvisning görs till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas. När kommitténs utlåtande ska inhämtas genom ett skriftligt förfarande, ska det förfarandet avslutas utan resultat om ordföranden så beslutar eller om en enkel majoritet av kommittéledamöterna så begär inom tidsfristen för inlämnandet av yttrandet.

### **KAPITEL VI**

#### **SLUTBESTÄMMELSER**

#### *Artikel 24*

#### **Påföljder**

1. Medlemsstaterna ska besluta om vilka påföljder som ska tillämpas vid överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de genomförs. Påföljderna ska vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande.
2. Bestämmelserna enligt punkt 1 ska omfatta påföljder för en förare eller operatör som inte samarbetat med inspektören för att åtgärda de brister som identifierats vid en kontroll.
3. Medlemsstaterna ska anmäla dessa bestämmelser till kommissionen [*senast ett år efter denna förordnings tillämpningsdag*], och alla senare ändringar som gäller dem så snart som möjligt.

#### *Artikel 25*

#### **Upphävande**

Direktiv 2000/30/EG ska upphöra att gälla med verkan från [*datumet för denna förordnings tillämpningsdag*].

*Artikel 26*  
**Ikraftträdande och tillämpning**

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den [12 månader efter ikraftträdandet].

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

*På Europaparlamentets vägnar*  
*Ordförande*

*På rådets vägnar*  
*Ordförande*