EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 11.11.2020
COM(2020) 699 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

om genomförandet av direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG

Innehållsförteckning

1. **Inledning** 2

2. Direktivet 4

3. Nationella införlivandeåtgärder som anmälts av medlemsstaterna och de preliminära resultaten av deras bedömning 8

4. Genomförbarhetsstudie om den elektroniska plattformen för fordonsinformation……..……11

5. Sammanfattning – slutsatser……12

1. INLEDNING

1.1.Bakgrund

Fordonskontroller är avgörande för trafiksäkerheten och för att säkerställa fordonens miljöprestanda. EU-reglerna om minimistandarder för fordonskontroller härrör från 1977, och endast mindre uppdateringar av dem har gjorts. Det har emellertid hänt mycket sedan dess med såväl fordonen som förarnas beteende och tekniken. Den första större ändringen av ramen för trafiksäkerhetskontroller infördes genom antagandet av trafiksäkerhetspaketet[1] 2014. Det bestod av de tre delarna periodisk provning av trafiksäkerheten, vägkontroller av nyttofordon och registreringsbevis för fordon.

Förslaget till trafiksäkerhetspaketet 2012 föranleddes av kommissionens politiska riktlinjer för trafiksäkerhet från 2010[2]. Under Mål 4: Säkrare fordon i de politiska riktlinjerna angav kommissionen en åtgärd om att ”[l]ägga fram förslag om stegvis harmonisering och skärpning av trafiksäkerhetsprövning och tekniska vägkontroller”.

Direktiv 2014/45/EU[3] om periodisk provning av trafiksäkerheten (nedan kallat *direktivet*) började tillämpas den 20 maj 2018 och införde väsentliga nyheter jämfört med direktiv 2009/40/EG[4].

Bland annat infördes följande:

- Bättre kvalitet på fordonsprovning genom fastställande av gemensamma minimistandarder för utrustning, utbildning av inspektörer och bedömning av brister.
- Obligatorisk provning av elektroniska säkerhetskomponenter (t.ex. ABS-bromsar, elektronisk stabilitetskontroll och krockkuddar).
- De första åtgärderna på europeisk nivå för att bekämpa bedrägerier med vägmätare.
- Obligatorisk EU-omfattande provning av tunga motorcyklar, såvida inte medlemsstaten uppnår motsvarande trafiksäkerhetsförbättring genom andra åtgärder.
- Obligatorisk EU-omfattande provning av snabbgående traktorer som används för kommersiella vägtransportändamål.
- Ömsesidigt erkännande av trafiksäkerhetsintyget under omregistreringsförfarandet, om provningsfrekvensen är densamma i ursprungsmedlemsstaten och i medlemsstaten där omregistreringen görs.

1.2. Rapportens syfte och omfattning

Enligt artikel 20.1 i direktivet skulle kommissionen utarbeta en rapport senast den 30 april 2020 och enligt artikel 20.2 en rapport senast den 30 april 2019. Kommissionen är fullt medveten om detta och beklagar djupt att dessa rapporter försenats.

---

[1] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_04_30_rwp_sv

[2] Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén – *Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020*, KOM(2010) 389 slutlig.

[3] Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG, EUT L 127, 29.4.2014, s. 51.

[4] 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.

Den rapport som avses i artikel 20.1 skulle

- tillhandahålla information om genomförandet och effekterna av direktivet, i synnerhet vad gäller graden av harmonisering av periodiska trafiksäkerhetsprovningar, effektiviteten hos bestämmelserna om dess tillämpningsområde, provningsfrekvens och ömsesidigt erkännande av trafiksäkerhetsintyg,
- inbegripa resultaten av granskningen av möjligheten att inrätta en elektronisk plattform för fordonsinformation[5],
- innehålla en bedömning av huruvida det finns ett behov av att uppdatera bilagorna, i synnerhet med hänsyn till tekniska framsteg och praxis.

Rapporten skulle vara föremål för ett samråd med respektive kommitté och när så är lämpligt åtföljas av lagstiftningsförslag.

Den rapport som avses i artikel 20.2 skulle

- på grundval av oberoende studier tillhandahålla information om det ändamålsenliga i att inkludera lätta släpvagnar och två- och trehjuliga fordon i tillämpningsområdet för direktivet,
- utvärdera utvecklingen av trafiksäkerhetsläget i unionen och, för varje underkategori av två- och trehjuliga fordon, jämföra resultaten av nationella vägtrafikåtgärder utifrån det genomsnittliga avstånd dessa fordon har körts,
- bedöma huruvida standarderna och kostnaderna för periodisk trafiksäkerhetsprovning för varje fordonskategori står i proportion till de trafiksäkerhetsmål som har fastställts,
- åtföljas av en detaljerad konsekvensbedömning där kostnaderna och nyttan i hela unionen analyseras, inklusive med avseende på de specifika förhållandena i medlemsstaterna.

Som ovan nämnts har direktivet tillämpats sedan den 20 maj 2018. För att ta fram data till grund för signifikanta slutsatser krävs i genomsnitt en oavbruten tillämpningsperiod på tre år. Om det ska gå att dra slutsatser om direktivets effekter kan datainsamlingen således påbörjas tidigast under andra halvåret 2021.

Syftet med denna rapport är därför att ge en översikt över medlemsstaternas genomförandeåtgärder på grundval av de preliminära resultaten av kontrollen av införlivandet och över resultaten från genomförbarhetsstudien om den elektroniska plattformen för fordonsinformation[6].

När det gäller inbegripandet av två- och trehjuliga fordon bör det dock noteras att deras periodiska trafiksäkerhetsprovning kommer att inledas först den 1 januari 2022, vilket innebär att signifikanta slutsatser kan dras tidigast 2025. Lätta släpvagnar omfattas ännu inte av direktivets tillämpningsområde, och det går därför inte att analysera hur effektivt det är att inkludera dem.

Slutligen bör det alltså noteras att lätta släpvagnar, i motsats till vad kommissionen ursprungligen föreslog, i slutändan inte inbegreps i direktivets tillämpningsområde. De flesta medlemsstater har emellertid infört även denna fordonskategori i systemet för periodisk

[5] enligt vad som anges i artikel 16.
[6] https://op.europa.eu/sv/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8/language-sv

trafiksäkerhetsprovning. Om det ska gå att dra signifikanta slutsatser krävs det dock, som ovan nämnts, i genomsnitt en oavbruten tillämpningsperiod på tre år.

2. DIREKTIVET

2.1 Direktivets tillämpningsområde och ansvarsområden

Direktivet behöll principen i direktiv 2009/40/EG om att trafiksäkerhetsprovningar ska utföras av den medlemsstat där fordonet är registrerat.

Direktivet behöll även den obligatoriska provningen av både säkerhet och miljöprestanda för alla fordon som redan provas regelbundet i enlighet med direktiv 2009/40/EG, det vill säga personbilar, lätta och tunga fordon för transporter av personer eller gods samt tunga släpvagnar.

Två fordonsgrupper har dock tillkommit:

- Traktorer med en maximal konstruktionshastighet som överstiger 40 km/tim (snabbgående traktorer) ska provas, om de främst används på allmän väg till godstransporter.
- Vissa två- och trehjuliga fordon med en motorvolym på mer än 125 cm^3 ska provas från och med den 1 januari 2022.

Direktivet ger medlemsstaterna möjlighet att i vissa fall undanta vissa fordon som är registrerade på deras territorium från provningsförfarandet, såsom fordon av historiskt intresse, fordon som omfattas av diplomatisk immunitet eller fordon som endast används på små öar eller i glesbefolkade områden.

När det gäller de två- och trehjuliga fordon som tillkommit får medlemsstaterna enligt direktivet undanta dem från trafiksäkerhetsprovningen om alternativa trafiksäkerhetsåtgärder har införts, där man i synnerhet beaktar relevant trafiksäkerhetsstatistik för de fem senaste åren.

Medlemsstaterna måste anmäla dessa undantag till kommissionen.

2.2 Provningsfrekvens samt innehåll i och metoder för provningen

Det har inte gjorts någon ändring av hur ofta fordon som redan provas enligt direktiv 2009/40/EG måste genomgå provning. Direktivet bibehöll också den flexibla provningsfrekvensen, som gör det möjligt för medlemsstaterna att låta kontroller genomföras med tätare intervall.

Det finns en ny aspekt med anknytning till de nya fordonskategorier som nu omfattas av provningsförfarandet. Snabbgående traktorer ska genomgå provning fyra år efter fordonets första registrering och därefter vartannat år.

Direktivet anger inte någon provningsfrekvens för två- och trehjuliga fordon utan detta överlåts till medlemsstaterna, liksom vilka områden som ska provas samt innehållet i och metoderna för provningen.

För alla andra fordonskategorier anges harmoniserade minimikrav i detalj i bilaga I till direktivet. Där anges vilka komponenter som ska provas, innehållet, provningsmetoder samt orsaker till underkännande och hur dessa ska klassificeras.

Genom direktivet infördes en lösning för fordon som behöver genomgå en kontroll före nästkommande periodiska provningsdatum. Medlemsstaterna får till exempel kräva att ett

fordon ska kontrolleras efter en olycka eller om några system i fordonet har ändrats, eller att ett fordon ska kontrolleras oftare efter att det har körts 160 000 km.

2.3 Bedömning av brister

År 2010 antog kommissionen en rekommendation[7] för att ge inspektörerna vägledning och säkerställa en harmoniserad bedömning av de brister som förtecknas i bilaga II till direktiv 2009/40/EG. Rekommendationen införde tre defektkategorier (mindre, större och farliga) och varje defekt klassificerades utifrån kategori, som vägledning.

Till följd av rekommendationen infördes genom direktivet en bedömning av brister som en harmoniserad åtgärd. Beroende på hur allvarliga defekterna är kan de vara mindre, större eller farliga, och de avser fordonets säkerhet eller miljöprestanda. Om flera defekter av olika allvarlighetsgrad upptäcks under en trafiksäkerhetsprovning ska fordonet klassificeras efter den allvarligaste bristen. Om ett fordon uppvisar flera defekter inom samma kontrollområde (t.ex. bromsar eller styrning) får det dessutom klassificeras i närmaste högre allvarliga bristgrupp, om det kan påvisas att den kombinerade effekten av defekterna resulterar i en högre risk för trafiksäkerheten.

2.4 Uppföljning av brister

En av de viktigaste nyheterna i direktivet var att uppföljningsåtgärderna harmoniserades med avseende på allvarlighetsgraden hos de defekter som upptäckts vid en periodisk trafiksäkerhetsprovning.

Om fordonet endast har mindre defekter måste de åtgärdas, men fordonet ska anses ha genomgått trafiksäkerhetsprovningen med godkänt resultat och behöver inte provas på nytt efter reparationen.

Om en eller flera allvarliga eller farliga defekter upptäcks, underkänns trafiksäkerhetsprovningen och fordonet måste genomgå en ny provning när defekten/defekterna har åtgärdats. Vid större brister ska fordonet provas på nytt senast två månader efter den första provningen. Fordonet får användas under denna period. I händelse av farliga brister får myndigheterna emellertid upphäva fordonets registrering och förbjuda dess användning på vägarna till dess att bristerna har åtgärdats och ett trafiksäkerhetsintyg har utfärdats.

2.5 Trafiksäkerhetsintyget och provningsbeviset, administrativt samarbete mellan medlemsstaterna

Trafiksäkerhetsintyget med harmoniserade minimikrav på innehållet infördes genom kommissionens direktiv 2010/48/EU[8] från och med den 31 december 2013.

En av nyheterna i direktivet är att alla obligatoriska delar nu måste föregås av en harmoniserad unionskod som gör det lättare att hitta och förstå den mest relevanta informationen i ett dokument som i övrigt inte är harmoniserat.

---

[7] Kommissionens rekommendation om bedömning av brister vid trafiksäkerhetsprovning i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/40/EG om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet (2010/378/EU).

[8] Kommissionens direktiv 2010/48/EU av den 5 juli 2010 om anpassning till den tekniska utvecklingen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/40/EG om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet, EUT L 173, 8.7.2010, s. 47.

Det ömsesidiga erkännandet av trafiksäkerhetsintyg för omregistrering, som bygger på de harmoniserade delarna i trafiksäkerhetsintyget, är en av de viktigaste nyheterna i direktivet. Detta stoppade den systematiska provningen av fordon före omregistrering, som genomfördes vare sig fordonet hade ett giltigt trafiksäkerhetsintyg eller ej. Den enda begränsningen för ömsesidigt erkännande är att trafiksäkerhetsintyget, vid tidpunkten för omregistreringen, måste vara giltigt sett till de frekvensintervall som den omregistrerande medlemsstaten har fastställt för periodiska trafiksäkerhetsprovningar. Detta gäller till exempel om en personbil importeras från en medlemsstat med en provningsfrekvens på 4–2–2 och omregistreras i en medlemsstat med en provningsfrekvens på 3–1–1.

En annan viktig bestämmelse i direktivet är att om den omregistrerande medlemsstaten hyser tveksamhet kring trafiksäkerhetsintygets giltighet kan den kontrollera dess giltighet innan det erkänns. Medlemsstaternas myndigheter kan då använda sig av de nationella kontaktpunkter som utsetts och anmälts till kommissionen. Kommissionen har upprättat en förteckning över de anmälda nationella kontaktpunkterna, uppdaterat den på grundval av efterföljande anmälningar och regelbundet tillhandahållit medlemsstaterna den.

Medlemsstaterna var skyldiga att meddela kommissionen en beskrivning av trafiksäkerhetsintyget före den 20 maj 2018.

Genom direktivet infördes viktiga åtgärder för kommunikationen mellan provningscentrum och behöriga myndigheter. Provningscentrumen måste överlämna den information som nämns i trafiksäkerhetsintyget på elektronisk väg och inom skälig tid efter utfärdandet av intyget. För att medlemsstaterna ska hinna genomföra det nödvändiga förarbetet har de dock fram till den 20 maj 2021 på sig att se till att den elektroniska kommunikationen fungerar. Slutligen måste medlemsstaterna anmäla resultaten av trafiksäkerhetsprovningen till registreringsmyndigheten för att den periodiska trafiksäkerhetsprovningen ska kopplas samman med det elektroniska fordonsregister som infördes genom direktiv 2014/46/EU[9].

2.6 Bedrägerier med vägmätare

Genom direktivet infördes den första EU-lagstiftningen som harmoniserar åtgärder för att bekämpa bedrägerier med vägmätare. Tanken är att man ska få bukt med bedrägerierna med hjälp av den periodiska trafiksäkerhetsprovningen, genom att medlemsstaterna åläggs att säkerställa att de vägmätardata som registrerats vid föregående trafiksäkerhetsprovning görs tillgängliga för den inspektör som genomför nästa kontroll. Informationen ska göras tillgänglig i elektronisk form så snart som möjligt.

Dessutom ska medlemsstaterna införa effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande påföljder i fall där det konstateras att en vägmätare har manipulerats.

2.7 Provningscentrum, provningsanläggningar och provningsutrustning, övervakning av provningscentrumen, inspektörer

Genom direktivet infördes ett antal harmoniserade krav för provningscentrumen, såsom följande:

- Provningscentrumen måste godkännas av en medlemsstat eller av dess behöriga myndighet.
- I bilaga III fastställs tekniska minimikrav för provningsanläggningar och provningsutrustning, och medlemsstaterna ska se till att kraven uppfylls.

[9] Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/46/EU av den 3 april 2014 om ändring av rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon, EUT L 127, 29.4.2014, s. 129.

- Medlemsstaterna har fram till den 20 maj 2023 på sig att se till att alla provningscentrum uppfyller de tekniska minimikraven.

För att säkerställa att provningscentrumen fortlöpande uppfyller kraven ska medlemsstaterna se till att de övervakas. Senast den 1 januari 2023 ska tillsynsorganen uppfylla de krav och genomföra de uppgifter som anges i bilaga V till direktivet, såsom följande:

- Krav som rör tillsynsorganet.
- Innehåll i regler och förfaranden.
- Kontroll av utbildning och examination av inspektörer.
- Kontroll att minimikraven för lokaler och provningsutrustning uppfylls.
- Kontroll av mätresultat vid trafiksäkerhetsprovningar.
- Förslag om tillbakadragande eller upphävande av godkännande för provningscentrum och/eller inspektörer.

Ett viktigt, nytillkommet krav är att resultaten av trafiksäkerhetsprovningen endast får ändras om resultaten är uppenbart felaktiga. Ändringen måste överensstämma med det förfarande som fastställts av den behöriga myndigheten eller genomföras av tillsynsorganet.

Genom direktivet infördes ett antal bestämmelser för att säkerställa att de inspektörer som utför trafiksäkerhetsprovningar har en viss kunskaps- och kompetensnivå och att de får regelbunden utbildning. I bilaga IV till direktivet fastställs harmoniserade minimikrav för kompetens och erfarenhet, och de måste uppfyllas om en inspektör ska godkännas. I bilaga IV fastställs också minimikraven på innehållet i de grund- och repetitionsutbildningar som inspektörerna måste genomgå. Endast inspektörer som den 20 maj 2018 var anställda vid eller godkända av medlemsstaternas behöriga myndigheter eller ett provningscentrum är undantagna från de nya kraven.

Inspektörer som uppfyller minimikraven på kompetens och utbildning ska få ett bevis från de behöriga myndigheterna eller godkända utbildningscentrum. I bilaga IV fastställs också minimikraven på innehållet i det bevis som ska utfärdas.

2.8 Den elektroniska plattformen för fordonsinformation

Enligt direktivet skulle kommissionen genomföra en genomförbarhetsstudie om inrättandet av en elektronisk plattform för fordonsinformation. Vid genomförandet av studien skulle man

- granska befintliga och redan genomförda lösningar för internationellt utbyte av data,
- bedöma vilket som är det lämpligaste sättet att sammankoppla de befintliga nationella systemen i syfte att underlätta utbyte av information om data som rör trafiksäkerhetsprovning och vägmätarställningar mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter med ansvar för provning, registrering och godkännande av fordon, provningscentrumen, tillverkare av provningsutrustning och fordonstillverkarna.

Enligt direktivet skulle kommissionen dessutom genomföra en genomförbarhetsstudie om

- hur tillgänglig information om de viktigaste säkerhetsrelaterade komponenterna på fordon som har varit inblandade i allvarliga olyckor kan lagras och samlas in,
- hur information om olyckshistorik och vägmätarställningar kan göras tillgänglig i anonymiserad form för inspektörer, innehavare av registreringsbevis och olycksutredare.

3. NATIONELLA INFÖRLIVANDEÅTGÄRDER SOM ANMÄLTS AV MEDLEMSSTATERNA OCH DE PRELIMINÄRA RESULTATEN AV DERAS BEDÖMNING

3.1 Nationella införlivandeåtgärder som anmälts av medlemsstaterna

Medlemsstaterna var tvungna att senast den 20 maj 2017 anta och offentliggöra de nationella bestämmelser som krävdes för att följa direktivet, och därefter anmäla dem till kommissionen. Åtgärderna trädde i kraft den 20 maj 2018.

Den 20 maj 2017 hade endast 6 av de 28 medlemsstaterna informerat kommissionen om att införlivandet av direktivet hade slutförts. I enlighet med förfaranderegleрna inledde kommissionen överträdelseförfaranden och uppmanade med kraft de övriga 22 medlemsstaterna att anta de erfordrade nationella införlivandeåtgärderna. Inledandet av överträdelseförfarandena ledde till intensiva diskussioner med medlemsstaterna och i de flesta fall till att de nationella införlivandeåtgärder som saknades anmäldes. Två medlemsstater, Nederländerna och Polen, har förklarat att införlivandet av direktivet endast är partiellt. Man arbetar för närvarande med de åtgärder som krävs för att tvinga dessa medlemsstater att uppfylla sin skyldighet att säkerställa införlivandet av direktivet.

3.2 Preliminära iakttagelser

Kommissionen har anlitat en extern uppdragstagare för att få en preliminär bedömning av hur väl de nationella införlivandeåtgärderna följer direktivet. Uppdragstagarens resultat analyseras nu av kommissionen, och arbetet förväntas slutföras under de kommande månaderna.

3.2.1 Direktivets tillämpningsområde och ansvarsområden

Enligt den preliminära analysen av de nationella införlivandeåtgärderna var det svårt för vissa medlemsstater att inkludera snabbgående traktorer och två- och trehjuliga fordon, men när det gällde de fordonskategorier som redan omfattades av provningssystemet såg man endast smärre problem.

Jordbruksfordon verkar generellt sett inte registreras i vissa medlemsstater[10], vilket hade gjort det svårt att införa periodisk provning av dessa fordon.

Endast två medlemsstater, Irland och Nederländerna, har anmält alternativa trafiksäkerhetsåtgärder och därmed undantagit två- och trehjuliga fordon från provning. Eftersom den periodiska provningen av dessa fordon inte måste genomföras förrän den 1 januari 2022 har många medlemsstater varit sena med att anta och anmäla de nationella införlivandeåtgärderna, då de har tänkt att det faktiska tillämpningsdatumet skulle ge ytterligare tid för införlivandet.

Andra undantagskategorier i direktivet som de flesta (18) medlemsstater använde sig av var

- fordon som aldrig eller praktiskt taget aldrig körs på allmän väg, till exempel fordon av historiskt intresse eller fordon för tävlingsbruk,
- fordon som används av försvarsmakten, ordningsmakten, civilförsvaret eller räddningstjänsten.

Dessutom utnyttjade vissa medlemsstater möjligheten att undanta fordon som används i jordbruks-, trädgårds-, skogsbruks-, lantbruks- eller fiskesyfte och fordon som endast används på små öar eller i glesbefolkade områden.

[10] Anmärkning: I avsaknad av EU-lagstiftning är det medlemsstaternas behörighet att besluta vilka fordon som ska registreras och följaktligen få ett registreringsbevis och registreringsskyltar.

De flesta medlemsstater (18) har infört ytterligare fordonskategorier i systemet för periodisk trafiksäkerhetsprovning, främst mindre släpvagnar (kategorierna O1, O2), andra två- och trehjulsfordon och jordbruksfordon.

3.2.2 Provningsfrekvens samt innehåll i och metoder för provningen

De flesta medlemsstater verkar ha behållit den provningsfrekvens som de redan hade fastställt i enlighet med direktiv 2009/40/EG, vilket innebär att de i vissa fall har kortare frekvenser än de som fastställs i direktivet som minimikrav, främst för personbilar. Detta gäller bland annat Österrike (3–2–1), Kroatien (1–1–1) och Tyskland (3–2–2).

Den preliminära analysen visade att medlemsstaterna inte hade några problem med att införa provningsfrekvensen för den nya kategorin snabbgående traktorer (4–2–2).

Som ovan nämnts var medlemsstaterna enligt direktivet skyldiga att fastställa provningsfrekvensen, de komponenter som ska provas, provningsmetoder och orsaker till underkännande när det gäller två- och trehjuliga fordon, vilket ger medlemsstaterna stor flexibilitet. Några exempel är Tyskland som infört en frekvens för provning på 2–2–2, Spanien på 4–2–2 och Kroatien på 2–1–1.

Den preliminära bedömningen visar att vissa medlemsstater verkar ha valt att ordagrant införliva bilaga I till direktivet när det gäller de komponenter som ska provas, provningsmetoder och orsaker till underkännande och hur de ska klassificeras. Vissa medlemsstater har dock införlivat bestämmelserna i bilaga I i flera olika nationella rättsakter, vilket gör det svårare att hitta och bedöma de nationella införlivandeåtgärderna för denna mycket tekniska bilaga.

De frivilliga bestämmelser som gör att medlemsstaterna får kräva att fordonet genomgår en kontroll innan nästa periodiska provning (se punkt 2.2 ovan) hade inte införts helt och hållet. De flesta medlemsstater verkar ha infört bestämmelser i följande två fall:

- Om fordonet varit utsatt för en olycka som påverkade dess viktigaste säkerhetsrelaterade komponenter såsom hjul, fjädring, deformationszoner, krockkuddesystem, styrning eller bromsar (runt 19 medlemsstater).
- Om fordonets säkerhets- och miljörelaterade system och komponenter har ändrats eller modifierats (runt 12 medlemsstater).

Runt 10 medlemsstater verkar ha infört provning för alla andra fall där trafiksäkerheten har påverkats kraftigt. Det verkar dock som om endast 3 medlemsstater har för avsikt att kräva att ett fordon genomgår en periodisk provning då innehavaren av fordonets registreringsbevis har ändrats, och endast 1 medlemsstat vill låta fordon med högre miltal (160 000 km) genomgå provningar med tätare intervall.

3.2.3 Bedömning av brister

Under den preliminära bedömningen av de nationella införlivandeåtgärderna har man inte, möjligen tack vare rekommendationen från 2010, upptäckt några eventuella större problem när det gäller bristande efterlevnad sett till de nu obligatoriska defektkategorierna (mindre, större och farliga).

I kommande diskussioner med medlemsstaterna kan man behöva klargöra vad som gäller då flera defekter av olika allvarlighetsgrad upptäcks under en trafiksäkerhetsprovning och fordonet då ska klassificeras enligt den allvarligare bristen.

3.2.4 Uppföljning av brister

Den preliminära bedömningen av de nationella bestämmelserna gav inte upphov till några särskilda farhågor när det gäller uppföljningen av de brister som upptäcks vid kontrollerna.

3.2.5 Trafiksäkerhetsintyget och provningsbeviset, administrativt samarbete mellan medlemsstaterna

Ett antal problem med anknytning till kraven i direktivet framkom, bland annat följande:

- Flera medlemsstater lämnade inte in beskrivningen av trafiksäkerhetsintyget i tid trots flera påminnelser och förfrågningar från kommissionen.
- I många fall uppmärksammade medlemsstaterna inte att det genom direktivet infördes obligatorisk användning av de harmoniserade unionskoderna, vilket krävde ändringar av den nationella lagstiftningen, och detta bidrog till ytterligare förseningar.
- Användningen av harmoniserade unionskoder var förvirrande för många medlemsstater, och i stället för att använda koderna i bilaga II till direktivet införde de andra koder. I diskussionerna mellan kommissionen och de berörda medlemsstaterna klargjordes dessa misstag. För att rätta till dessa fel var det nödvändigt att ändra den nationella lagstiftningen, och detta bidrog till ytterligare förseningar.

2016 bad kommissionen, med tanke på att tidsfristen löpte ut 2018 för trafiksäkerhetsintygen, kommittén att yttra sig om ett eventuellt framtida verktyg från kommissionens sida som skulle visa trafiksäkerhetsintyg, provningsbevis och registreringsbevis för fordon. Kommissionen fick kommitténs stöd och inledde därför förfarandet och tog fram ett nytt verktyg där mallar för fordons registreringsbevis[11] och trafiksäkerhetsdokument[12] kan kontrolleras.

Medlemsstaterna hade anmält sina nationella kontaktpunkter senast den 20 maj 2015 och har sedan dess tillhandahållit regelbundna uppdateringar i enlighet med direktivet.

När det gäller det ömsesidiga erkännandet av trafiksäkerhetsintygen visade den preliminära analysen att införlivandeåtgärderna i de flesta medlemsstater har varit tillfredsställande och att det endast i ett fåtal fall kommer att krävas ytterligare klargöranden. De flesta medlemsstater har använt sig av den frivilliga bestämmelsen för att i tveksamma fall kontrollera giltigheten hos ett trafiksäkerhetsintyg.

Enligt den preliminära analysen verkar de flesta medlemsstater ha en fungerande elektronisk kommunikation mellan provningscentrumen och de behöriga myndigheterna, som erfordrat. Det kommer dock att krävas en ny bedömning och eventuella diskussioner med medlemsstaterna för att få klarhet i om den elektroniska kommunikationen även är säkerställd mellan trafiksäkerhetsmyndigheterna och registreringsmyndigheterna.

3.2.6 Bedrägerier med vägmätare[13]

Det förefaller av den preliminära analysen att döma inte ha uppstått några större problem ha uppstått i införlivandet av de bestämmelser som ålägger medlemsstaterna att se till att de vägmätardata som registrerats vid föregående trafiksäkerhetsprovning snarast möjligt på elektronisk väg finns tillgängliga vid nästa kontroll.

[11] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/vehicle-registration-certificate_sv
[12] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/roadworthiness-certificate_sv
[13] Med Europaparlamentets beredvilliga stöd har kommissionen tillsammans med frivilliga medlemsstater arbetat med ett pilotprojekt som avser utbytet av vägmätardata. Pilotprojektet pågår till slutet av 2020.

När det gäller skyldigheten att införa effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande påföljder i fall där det konstateras att en vägmätare har manipulerats, verkar de nationella bestämmelserna emellertid i många fall vara ganska allmänna och inte specifikt avse bedrägerier med vägmätare. Den mer djupgående analysen av de nationella bestämmelserna och framtida diskussioner med de berörda medlemsstaterna kommer att syfta till att klargöra dessa punkter.

3.2.7 Provningscentrum, provningsanläggningar och provningsutrustning, övervakning av provningscentrumen, inspektörer

Enligt den preliminära bedömningen verkar det inte finnas några luckor i införlivandet när det gäller kraven på godkännande av provningscentrum och det allmänna kravet att säkerställa tillsynen av provningscentrumen. De allmänna bestämmelserna, som ålägger medlemsstaterna att se till att inspektörerna uppfyller minimikraven för kompetens och utbildning, verkar också ha införlivats utan några större problem.

Det verkar dock som om kommissionen kommer att behöva inleda diskussioner med flera medlemsstater för att skapa mer klarhet kring de nationella bestämmelser som syftar till att införliva bilaga III om minimikrav för trafiksäkerhetsanläggningar, bilaga IV om minimikrav för inspektörernas kompetens, utbildning och certifiering och bilaga V med mer ingående beskrivningar av tillsynsorganets uppgifter.

2. GENOMFÖRBARHETSSTUDIE OM DEN ELEKTRONISKA PLATTFORMEN FÖR FORDONSINFORMATION[14]

I linje med kraven i direktivet gav kommissionen Unisys i uppdrag att genomföra genomförbarhetsstudien under 2014. Slutrapporten offentliggjordes i april 2015.

Studien upptäckte tre verksamhetsanvändningsfall eller tekniska dataflöden:

1. Medlemsstaterna –> kommissionen: Medlemsstaterna lämnar in sin statistik över nationella vägkontroller två gånger per år.
2. Provningscentrum/medlemsstater, tillverkare av provningsutrustning <–> fordonstillverkare: Fordonsspecifik teknisk information som krävs för genomförandet av de periodiska trafiksäkerhetsprovningarna tillhandahålls.
3. Medlemsstat –> medlemsstat: Resultaten av tekniska vägkontroller, registreringsförfaranden och periodiska tekniska kontroller anmäls.

I studien drogs slutsatsen att om befintliga system ska kunna användas i så hög grad som möjligt, och kostnadseffektiviteten tas i beaktande, är det bättre att använda separata system för varje ändamål än att utveckla ett övergripande system. Dessutom är ett gemensamt dataformat och en gemensam datastruktur en förutsättning för genomförandet av plattformen för fordonsinformation, oavsett flödet av fordonsinformation. Alla berörda parter kommer att gynnas av detta eftersom datautbyten underlättas och datakvaliteten förbättras under alla steg i fordonets livscykel.

Om vissa villkor kan säkerställas när det gäller dataskydd, administrativt samarbete, rättsliga hinder och förvaltningsvillkor borde det alltså vara möjligt att genomföra en plattform för fordonsinformation genom att utvidga de befintliga systemen. Studien visade att det skulle

[14] https://op.europa.eu/sv/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8/language-sv/format-PDF/source-120996274

vara möjligt att införa ett nytt system även om dessa villkor inte kan uppfyllas, men det skulle kräva mer tid och pengar.

5. SAMMANFATTNING – SLUTSATSER

I det trafiksäkerhetspaket som antogs 2014 infördes ett antal nyheter när det gäller periodisk trafiksäkerhetsprovning, vägkontroller av nyttofordon och registreringsbevis för fordon, samtidigt som merparten av de befintliga och funktionsmässiga kraven bibehölls.

Alla medlemsstater utom två har framgångsrikt införlivat direktivets bestämmelser i sin nationella lagstiftning. Den preliminära bedömningen visar att de nationella bestämmelserna överlag följer direktivets, och att införlivandet på det hela taget förefaller tillfredsställande i de flesta medlemsstater. I några fall kan kommissionen dock komma att inleda diskussioner med de berörda medlemsstaterna för att klargöra eventuella problem med bristande efterlevnad.

Några signifikanta slutsatser om direktivets effekter på de olika aspekterna av den periodiska trafiksäkerhetsprovningen kan endast dras på grundval av data som genererats efter en oavbruten tillämpningsperiod på tre år. Kommissionen kommer emellertid att noga övervaka situationen och i sinom tid följa upp med en efterhandsutvärdering.