EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 3.11.2020
COM(2020) 676 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

om genomförandet av direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG

Innehållsförteckning

1. Inledning 2
2. Direktivet 3
3. Nationella införlivandeåtgärder som anmälts av medlemsstaterna och de preliminära resultaten av deras bedömning 7

1. INLEDNING

1.1.Bakgrund

Fordonskontroller är avgörande för trafiksäkerheten. EU-reglerna om minimistandarder för fordonskontroller härrör från 1977, och endast mindre uppdateringar har gjorts. Det har emellertid hänt mycket sedan dess med såväl fordonen som med 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, tekniska 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 2014/47/EU[3] om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon (nedan kallat *direktivet*) började tillämpas den 20 maj 2018 och införde väsentliga nyheter jämfört med direktiv 2000/30/EG[4].

Bland annat följande:

- Förbättrad kvalitet på fordonskontroller genom fastställande av gemensamma minimistandarder för utrustning, utbildning av inspektörer som genomför mer ingående kontroller samt bedömning och uppföljning av brister.
- Utvidgning av det riskvärderingssystem för vägtransportföretag som infördes genom direktiv 2006/22[5], med information som grundar sig på tekniska vägkontroller.
- En tvåstegsmetod för vägkontrollerna genom införande av en grundläggande och en mer ingående kontroll.
- Första åtgärder för kontroll av lastsäkring.
- Obligatorisk EU-omfattande kontroll av snabbgående traktorer som används för kommersiell vägtransport på allmän väg.

1.2. Rapportens syfte och omfattning

Enligt artikel 24.1 i direktivet ska kommissionen utarbeta en rapport senast den 20 maj 2020. Kommissionen är fullt medveten om och beklagar djupt att den rapport som skulle ha utarbetats senast den 20 maj 2020 överlämnas för sent. En ny rapport ska överlämnas senast den 20 maj 2022 i enlighet med artikel 24.2.

---

[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 2014/47/EU av den 3 april 2014 om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG, EUT L 127, 29.4.2014, s. 134.

[4] Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/30/EG av den 6 juni 2000 om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen, EGT L 203, 10.8.2000, s 1.

[5] 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, EUT L 102, 11.4.2006, s. 35.

Den rapport som avses i artikel 24.1 bör

- tillhandahålla information om genomförandet och effekterna av direktivet,
- framför allt innehålla en analys av hur direktivet har bidragit till att förbättra trafiksäkerheten,
- bedöma kostnaderna för och nyttan av att i direktivets tillämpningsområde även inbegripa lätta motorfordon (N1) och släpvagnar (O2).

Den rapport som avses i artikel 24.2 bör

- tillhandahålla information om tillämpningen och effekterna av direktivet, särskilt
    - i fråga om riskvärderingssystemens effektivitet och harmoniseringen av dem, framför allt när det gäller att fastställa en riskprofil som möjliggör inbördes jämförelser mellan de olika berörda företagen,
- åtföljas av en detaljerad konsekvensbedömning där kostnaderna och nyttan i hela unionen analyseras. Denna ska göras tillgänglig för Europaparlamentet och rådet minst sex månader innan eventuella lagstiftningsförslag läggs fram för att, om så är lämpligt, i tillämpningsområdet för detta direktiv inkludera nya fordonskategorier.

Som nämnts ovan är direktivet tillämpligt från och med den 20 maj 2018. För att ta fram data till grund för meningsfulla slutsatser, särskilt när det gäller hur direktivet har bidragit till att förbättra trafiksäkerheten, 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.

När det gäller lönsamhetsanalysen av ett eventuellt inkluderande av lätta motorfordon och lätta släpvagnar bör kommissionen genomföra den nödvändiga analysen inom ramen för en konsekvensbedömning innan ett eventuellt framtida förslag från kommissionen.

När det gäller effektiviteten hos och en harmonisering av riskvärderingssystemen bör det noteras att direktivet endast kompletterar riskvärderingssystemet genom att lägga till viss relevant information om de tekniska vägkontrollerna. Skyldigheten att skapa ett riskvärderingssystem fastställs dock i artikel 9 i direktiv 2006/22/EG[6]. Dessutom har riskvärderingssystemen inte harmoniserats genom direktiv 2006/22/EG, och det stod därför medlemsstaterna fritt att fastställa detaljerna i sina nationella riskvärderingssystem. I bilaga I till direktivet anges kriterierna för tilldelning av en riskprofil till ett företag, men dessa åtgärder är begränsade till de tekniska vägkontrollerna, och de är dessutom frivilliga. Analysen av effektiviteten hos och en harmonisering av riskvärderingssystemen skulle därför behöva göras inom ramen för direktiv 2006/22/EG, så snart respektive åtgärder har införts.

Syftet med denna rapport är därför att ge en översikt över medlemsstaternas genomförandeåtgärder på grundval av de preliminära resultaten av kontrollen av införlivandet.

2. DIREKTIVET

2.1 Direktivets tillämpningsområde

[6] ”1. Medlemsstaterna skall införa ett riskvärderingssystem för företag som skall grundas på det relativa antal överträdelser av förordningarna (EEG) nr 3820/85 eller (EEG) nr 3821/85 som begås av ett enskilt företag samt på hur allvarliga dessa överträdelser är.”

Den obligatoriska provningen enligt direktivet behölls för alla fordon som redan har provats regelbundet i enlighet med direktiv 2000/30/EG, dvs. för tunga lastfordon (N2, N3), bussar (M2, M3) och tunga släpvagnar (O3 och O4).

En nyhet infördes dock i direktivet i form av provning av traktorer med en maximal konstruktionshastighet som överstiger 40 km/h som främst används på allmän väg för kommersiella vägtransporter.

I direktivet understryks att medlemsstaterna har rätt att genomföra tekniska vägkontroller av fordon som inte omfattas av direktivet, såsom lätta fordon (N1), eller att genomföra kontroller på andra platser än på allmän väg.

2.2 Riskvärderingssystem - Val av fordon för grundläggande teknisk vägkontroll

Som en nyhet utvidgar direktivet det riskvärderingssystem som inrättats genom direktiv 2006/22/EG. Medlemsstaterna är nu skyldiga att komplettera sina riskvärderingssystem med uppgifter om antal och allvarlighetsgrad hos de brister som upptäcks vid den tekniska vägkontrollen av tunga lastbilar, bussar och tunga släpvagnar, men inte på snabbgående traktorer.

I bilaga I till direktivet anges kriterier, t.ex. antal brister med allvarlighetsgrad, som bas för tilldelningen av riskprofiler till företag, men användningen av kriterierna är frivillig, och medlemsstaterna får använda sina egna system.

Utöver den information som insamlats vid vägkontroller av inhemska fordon ska medlemsstaterna också lägga till den information som de får från andra medlemsstater till sitt riskvärderingssystem.

Medlemsstaterna får tillåta företag att låta sina fordon genomgå ytterligare frivilliga trafiksäkerhetsprovningar och uppgifterna om dessa kontroller får tas i beaktande för att förbättra ett företags riskprofil.

De fordon som ska kontrolleras kan väljas ut antingen på grundval av företagets högriskprofil eller slumpmässigt vid misstanke om att fordonet utgör en risk för trafiksäkerheten eller miljön.

2.3 Systemet för vägkontroller - De tekniska vägkontrollernas innehåll och metoder

En av de viktigaste nyheterna i direktivet är införandet av en tvåstegsmetod för tekniska vägkontroller.

För varje fordon som valts ut för en teknisk vägkontroll ska inspektören utföra åtminstone den grundläggande kontrollen. Den grundläggande kontrollen innehåller både obligatoriska och frivilliga delar. I varje enskilt fall ska inspektören kontrollera det senaste trafiksäkerhetsintyget, den tekniska vägkontrollrapporten, om sådan finns, och göra en okulär bedömning av fordonets tekniska skick. Dessutom ska inspektören kontrollera om eventuella brister som anges i rapporten från den senaste tekniska vägkontrollen har åtgärdats. Frivilliga delar är okulär kontroll av fordonets lastsäkring och tekniska kontroller med valfri metod som bedöms lämplig. Syftet med sådana tekniska kontroller är att underbygga beslut om att fordonet ska genomgå en mer ingående kontroll eller för att begära att upptäckta större eller farliga brister åtgärdas innan fordonet får fortsätta att trafikera allmän väg.

På grundval av resultatet av den grundläggande kontrollen beslutar inspektören om det är nödvändigt att låta fordonet genomgå en mer ingående kontroll.

När det gäller den grundläggande kontrollen fungerar direktivet mer som en ram och ger medlemsstaterna stor flexibilitet, men mer ingående kontroller måste genomföras enligt strikta regler som fastställs i direktivet.

I likhet med direktiv 2014/45/EU om periodisk trafiksäkerhetsprovning definieras i bilaga II i direktivet de komponenter som ska provas, provningsmetoder, orsaker till underkännande och klassificeringen av brister som är tillämpliga som harmoniserade minimikrav under den tekniska vägkontrollen. Medan inspektören under den periodiska tekniska kontrollen måste kontrollera varje komponent och täcka in hela bilagan måste dock endast de punkter som förtecknas i bilaga II till direktivet omfattas som anses nödvändiga och relevanta. Särskild uppmärksamhet måste dock ägnas säkerheten hos bromsarna, däcken, hjulen och chassit och störningar som fordonet orsakar.

En begränsning av den tekniska vägkontrollen är att om en kontroll av någon av de komponenter som förtecknas i bilaga II har utförts under de senaste tre månaderna, enligt trafiksäkerhetsintyget eller en rapport från en vägkontroll, får inspektören kontrollera denna komponent endast om det är motiverat på grund av en uppenbar brist.

Efter en mer ingående kontroll ska inspektören utfärda en rapport i enlighet med bilaga IV och lämna en kopia av rapporten till föraren.

2.4 Ansvarsområden - Inspektörer - Kontrollanläggningar - Sanktioner

I direktivet fastställs följande tydliga krav som medlemsstaterna ska säkerställa:

- Att det senaste trafiksäkerhetsintyget och rapporten från den senaste tekniska vägkontrollen finns i fordonet i original eller en utskrift av det i form av bestyrkt kopia. Elektroniska bevis kan också godtas.
- Att företag och förare av det kontrollerade fordonet samarbetar med inspektörerna och ger tillträde till fordonet, dess delar och all relevant dokumentation.
- Att företagens ansvar för att hålla sina fordon i trafiksäkert skick fastställs, utan att det påverkar det ansvar som förarna av de fordonen har.
- Att inspektörerna avhåller sig från diskriminering på grund av förarens nationalitet eller det land i vilket fordonet är registrerat.
- Att inspektörerna är fria från intressekonflikter som skulle kunna inkräkta på ett opartiskt och objektivt beslutsfattande.
- Att inspektörernas ersättning inte får vara direkt kopplad till resultaten av grundläggande eller mer ingående tekniska vägkontroller.

Direktivet innehåller dessutom ett särskilt krav för inspektörer som utför mer ingående kontroller. Sådana inspektörer måste uppfylla de minimikrav på kompetens och utbildning som fastställts för inspektörer som utför periodiska tekniska kontroller.

När det gäller de anläggningar som används för mer ingående vägkontroller kan det vara en mobil kontrollenhet eller en angiven anläggning för vägkontroll, eller ett provningscentrum för periodisk trafiksäkerhetsprovning, beroende på vilket som är mest närbeläget. Den utrustning som behövs för genomförandet av vissa kontroller, t.ex. bromsar eller fjädring, måste finnas tillgänglig i både den mobila kontrollenheten och den angivna anläggningen för vägkontroll. Om en komponent skulle behöva kontrolleras för vilken den utrustning som behövs inte finns tillgänglig ska fordonet hänvisas till ett provningscentrum.

2.5 Bedömning av brister - Uppföljning vid större brister eller farliga brister - Kontrollavgifter

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.

På grundval av rekommendationen infördes genom direktiv 2014/45/EU bedömning av brister som en harmoniserad åtgärd för periodiska trafiksäkerhetsprovningar. Samma tillvägagångssätt har använts vid översynen av åtgärderna för tekniska vägkontroller. Genom direktivet infördes tre olika defektkategorier. Beroende på hur allvarliga de är kan defekterna vara mindre, större eller farliga. Om flera defekter i olika allvarlighetskategorier upptäcks vid vägkontrollen ska fordonet klassificeras enligt den allvarligare bristen. Om ett fordon uppvisar flera defekter inom samma kontrollområde (t.ex. bromsning eller styrning) får fordonet dessutom klassificeras i närmaste högre allvarliga bristgrupp om den kombinerade effekten av dessa defekter resulterar i en högre risk för trafiksäkerheten.

2.6 Antalet fordon som ska kontrolleras angivet i procent - Kontrollrapport och databaser för tekniska vägkontroller - Rapportering av uppgifter till kommissionen

Som en nyhet fastställdes i direktivet det övergripande målet att det totala antalet grundläggande tekniska vägkontroller i EU varje år ska motsvara minst 5 % av det totala antalet registrerade tunga lastbilar, bussar och tunga släpvagnar.

På medlemsstatsnivå innebär det att var och en av dem måste sträva efter att genomföra ett proportionerligt antal grundläggande tekniska vägkontroller, med beaktande av antalet sådana fordon som är registrerade på dess territorium.

Medlemsstaterna är skyldiga att insamla vissa uppgifter efter såväl de grundläggande som de mer ingående tekniska vägkontrollerna. De insamlade uppgifterna ligger till grund för de rapporter som de ska skicka till kommissionen vartannat år.

De första nationella rapporterna kommer att omfatta 2019 och 2020 och ska skickas till kommissionen senast den 31 mars 2021.

2.7 Utseende av kontaktpunkt - Samarbete mellan medlemsstaterna - Samordnade vägkontroller

Enligt direktivet skulle medlemsstaterna utse och anmäla sina nationella kontaktpunkter till kommissionen. Kontaktpunkternas uppgifter är följande:

- Att säkerställa samordning med andra medlemsstaters nationella kontaktpunkter i frågor som rör direktivet, särskilt när större eller farliga brister konstaterats vid en vägkontroll hos ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat.
- Att vartannat år till kommissionen översända uppgifterna om de tekniska vägkontroller som de genomfört.

[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).

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

3.1 Nationella införlivandeåtgärder som anmälts av medlemsstaterna

Medlemsstaterna ska vidta och offentliggöra de nationella åtgärder som krävs för att följa direktivet senast den 20 maj 2017 och därefter meddela dem till kommissionen. Åtgärderna trädde i kraft den 20 maj 2018.

Den 20 maj 2017 hade endast 8 av de 28 medlemsstaterna informerat kommissionen om att införlivandet av direktivet hade slutförts. I enlighet med förfaranderegelerna inledde kommissionen överträdelseförfaranden och uppmanade med kraft de övriga 20 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.

3.2 Preliminära resultat

Kommissionen har anlitat en extern uppdragstagare för att få en preliminär bedömning av hur väl de nationella införlivandeåtgärderna uppfyller kraven i direktivet. Uppdragstagarens resultat analyseras nu av kommissionen, och arbetet väntas bli slutfört under de kommande månaderna.

3.2.1 Direktivets tillämpningsområde

Enligt den preliminära analysen av de nationella införlivandeåtgärderna var införandet av snabbgående traktorer en utmaning för vissa medlemsstater. Vissa mindre problem upptäcktes också när det gäller de fordonskategorier som redan ingår i systemet för vägkontroller, vilket kommer att kräva ytterligare klargöranden.

3.2.2 Riskvärderingssystem - Val av fordon för grundläggande teknisk vägkontroll

Den preliminära bedömningen visade på eventuella problem i flera medlemsstater när det gäller utvidgningen av riskvärderingssystemet med uppgifter från de tekniska vägkontrollerna. Detta kommer att kräva ytterligare analys och diskussioner med de berörda medlemsstaterna.

Det verkar som om majoriteten av medlemsstaterna har infört de frivilliga åtgärderna i direktivet när det gäller val av fordon och inga betydande farhågor togs upp under den preliminära bedömningen.

3.2.3 Systemet för vägkontroller - De tekniska vägkontrollernas innehåll och metoder

Enligt de preliminära resultaten visade det sig vara svårt att införa separata grundläggande och mer ingående skeden av den tekniska vägkontrollen. Det verkar som om den tydliga åtskillnaden mellan de två skedena inte har införts i vissa medlemsstater, vilket kan ge upphov till ytterligare frågor om sådant som har ett direkt samband med de olika skedena, t.ex. datainsamling, mer detaljerade rapporter från vägkontroller eller utbildning av inspektörer.

3.2.4 Ansvarsområden - Inspektörer - Kontrollanläggningar - Sanktioner

Den preliminära analysen gav inte upphov till några större farhågor, men vissa punkter när det gäller de krav som ställs på inspektörerna kommer att kräva ytterligare bedömning och diskussioner med de berörda medlemsstaterna.

3.2.5 Bedömning av brister - Uppföljning vid större brister eller farliga brister - Kontrollavgifter

De övergripande slutsatserna av den preliminära bedömningen var positiva, men vissa punkter kommer att kräva ytterligare klargöranden.

Det verkar som om endast ett fåtal medlemsstater har infört de frivilliga åtgärderna att kräva en avgift som är kopplad till genomförandet av kontrollen när brister har upptäckts vid den mer ingående kontrollen.

3.2.6 Antalet fordon som ska kontrolleras angivet i procent - Kontrollrapport och databaser för tekniska vägkontroller - Rapportering av uppgifter till kommissionen

När det gäller tröskelvärdet på 5 % och det proportionerliga antalet kontroller på medlemsstatsnivå och rapportering av uppgifter till kommissionen vartannat år var det i vissa fall svårt att identifiera nationella införlivandeåtgärder, men i den preliminära bedömningen konstaterades inga större problem.

Å andra sidan verkar den nya skyldigheten att samla in olika uppsättningar uppgifter efter grundläggande och mer ingående kontroller ha varit en utmaning för vissa medlemsstater, och ytterligare förtydliganden och diskussioner med de berörda medlemsstaterna kommer att behövas.

När det gäller de uppgifter som ska samlas in på nationell nivå bör det noteras att direktivet, i avsaknad av övergångsbestämmelser, skapade en svår situation för medlemsstaterna. Direktivet trädde i kraft den 20 maj 2018, men de första nationella rapporterna i enlighet med direktivet kommer endast att omfatta 2019 och 2020. Detta innebär att uppgifterna för hela 2018 fortfarande skulle behöva samlas in och de nationella rapporterna utarbetas i enlighet med direktiv 2000/30/EG, men detta upphävdes den 20 maj 2018 när direktivet började tillämpas. Detta rättsliga vakuum gav upphov till betydande praktiska problem för medlemsstaterna när de sammanställde sina rapporter om vägkontroller 2017–2018.

3.2.7 Utseende av kontaktpunkt - Samarbete mellan medlemsstaterna - Samordnade tekniska vägkontroller

Medlemsstaterna anmälde sina nationella kontaktpunkter senast den 20 maj 2015 och har sedan dess skickat regelbundna uppdateringar. På grundval av anmälningarna och efterföljande uppdateringar har kommissionen upprättat en förteckning över de anmälda nationella kontaktpunkterna och distribuerar den regelbundet till medlemsstaterna.

2. 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.

Åtta medlemsstater har införlivat direktivets bestämmelser i sin nationella lagstiftning i tid. De övriga 20 har uppfyllt sin införlivandeskyldighet efter det att kommissionen inledde de officiella förfarandena och uppmanade dem att göra det.

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

Meningsfulla slutsatser om direktivets effekter på de olika aspekterna av de tekniska vägkontrollerna av nyttofordon har endast kunnat dras med hjälp av data som genererats efter en oavbruten tillämpningsperiod på tre år. Kommissionen kommer emellertid att noga övervaka situationen och följa upp med en efterhandsutvärdering när så är lägligt.