



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 13.7.2012
COM(2012) 381 final

2012/0185 (COD)

Trafiksäkerhetspaketet

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

- Motiv och syfte

Syftet med trafiksäkerhetspaketet är att främja och förbättra trafiksäkerhetsprovning av motorfordon och tillhörande släpfordon i syfte att förbättra trafiksäkerheten och skydda miljön.

Förslagets syfte är att bidra till målet att halvera antalet döda i trafiken till 2020 enligt de politiska riktlinjerna för trafiksäkerhet 2011-2020¹. Förslaget kommer även att bidra till att minska de utsläpp inom vägtransporterna som beror på bristande fordonsunderhåll.

Förslaget inriktas därför på att förbättra genomförandet av trafiksäkerhetsprovningar och vägkontroller, särskilt i de fall när ett fordon tekniska skick utgör en omedelbar fara för trafiksäkerheten, genom åtgärder som tillfällig indragning och permanent återkallelse av fordonets registrering.

- Allmän bakgrund

Innan ett fordon kan släppas ut på marknaden måste det uppfylla relevanta krav på typgodkännande eller enskilt godkännande vilka syftar till att säkra att säkerhets och miljöstandarderna efterlevs optimalt. Varje medlemsstat måste registrera varje fordon som för första gången får ett europeiskt typgodkännande på grundval av det intyg för överensstämmelse som utfärdats av fordonstillverkaren. Registreringen innebär att fordonet officiellt godkänns för användning på allmän väg och genom registreringen börjar de olika fristerna för krav på fordonet att löpa.

Efter godkännandet måste fordon i trafik regelbundet genomgå periodiska trafiksäkerhetsprovningar. Målet med sådana provningar är att säkerställa att fordon i trafik är trafiksäkra, säkra och inte utgör någon fara för föraren och andra trafikanter. Det kontrolleras därför huruvida bilar uppfyller vissa krav, som säkerhets- och miljöskyddskraven och efterjusteringskraven. På grund av regelbunden och intensiv användning för huvudsakligen kommersiella ändamål bör fordon som används för yrkesmässig godstransport med en totalmassa på mer än 3,5 ton och fordon som används för yrkesmässig passagerartransport av fler än åtta passagerare genomgå kompletterande slumpmässiga tekniska vägkontroller där fordonens överensstämmelse med tekniska krav och miljökrav kontrolleras, när som helst och var som helst inom EU.

Under ett fordon livscykel kan en ny registrering vara aktuell på grund av ägarbyte eller överföring av fordonet till en annan medlemsstat för kontinuerlig användning där. Det bör också införas bestämmelser om ett förfarande för fordonsregistrering för att säkerställa att fordon som utgör en omedelbar fara för trafiksäkerheten inte används på vägarna.

¹ KOM(2010) 389 slutlig.

Målet med fordonsregistrering är att godkänna att fordonet tas i drift i trafiken. Godkännandet synliggörs genom att registreringsskylten fästs på fordonet och att ett registreringsbevis utfärdas.

- Gällande bestämmelser

Genom förslaget ändras de gällande kraven som fastställts i den befintliga rättsliga ramen avseende registreringsbevis för fordon².

Jämfört med den gällande rättsakten ger förslaget mer konkreta definitioner avseende var ett fordon bör registreras och avseende begreppen indragning och återkallelse av registrering. I förslaget fastställs även nya krav på elektroniska register för fordonsregistrering och uppföljning av meddelanden om trafiksäkerhetsprovningens resultat, ny registrering och skrotning av fordon.

- Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål på andra områden

Förslaget är förenligt med EU:s mål för säkrare vägar som fastställs i vitboken om transport³ och dess syfte är att genomföra den särskilda strategi för säkrare fordon som ingår i de politiska riktlinjerna för trafiksäkerhet 2011-2020.

Slutligen följer förslaget rekommendationerna för nystart av politiken för den inre marknaden enligt Monti-rapporten från maj 2010⁴ när det gäller att minska administrativa hinder för gränsöverskridande förflyttning av begagnade bilar.

2. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- Samråd med berörda parter

Samrådsmetoder

Under arbetet med att utarbeta förslaget till trafiksäkerhetspaketet har kommissionen samrått med berörda parter 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 i EU som har genomförts för att identifiera möjliga åtgärder och för att utarbeta ett verktyg för kostnadsnyttoanalys för att granska effekterna av trafiksäkerhetsprovning.

Sammanfattning av svar och hur de har tagits i beaktande

² Rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon i dess ändrade lydelse.

³ KOM(2011) 144 slutlig.

⁴ http://ec.europa.eu/internal_market/strategy/docs/monti_report_final_10_05_2010_en.pdf.

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

Ett öppet samråd genomfördes på Internet under perioden 29 juli–24 september 2010. Kommissionen fick 9 653 svar från medborgare, medlemsstaternas myndigheter, leverantörer av utrustning, provningscentrum, yrkessammanslutningar för verkstadssektorn och fordonstillverkare.

Resultaten finns på webbplatsen http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm.

- Extern experthjälp

Berörda fackområden/berörd sakkunskap

Det var nödvändigt att bedöma ett antal möjliga politiska alternativ i förhållande till förslaget samt att bedöma miljöpåverkan och den ekonomiska och sociala påverkan.

Metod

En extern konsult (Europe Economics) har bedömt de olika politiska alternativens möjliga effekter med utgångspunkt från ett antal vetenskapliga rapporter och utvärderingsrapporter, från vilka man tagit modeller och data för beräkning av de olika alternativens kostnader och fördelar. De undersökningar som använts mest är 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 (KOM(2010) 754 slutlig),
- AUTOFORE (2007),
- ”MOT Scheme Evidence-base” Department of Transport (UK, 2008),
- DEKRA Road Safety Report 2008 – Strategies for preventing accidents on Europe's roads,
- DEKRA Road Safety Report on Trucks 2009,
- DEKRA Motorcycle road safety report 2010,
- TÜV Reports 2009/2010.

Offentliggörande av experternas synpunkter och förslag

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

- Konsekvensbedömning

Följande politiska alternativ har diskuterats beträffande förslaget i stort:

- (a) Alternativet *oförändrad politik* används som utgångspunkt för diskussionen kring de olika alternativen. Alternativet skulle innebära att man bibehåller den nuvarande EU-lagstiftningen och att det inte görs någon kortsiktig anpassning av den tekniska bilagan till direktiv 2009/40/EG eftersom bilagan nyligen ändrats genom kommittéförfarandet (genom direktiv 2010/48/EU). Trafiksäkerhetsprovningarnas omfattning och frekvens skulle heller inte ändras och inga ytterligare åtgärder för informationsutbyte skulle komma att vidtas. Ett ramverk för informationsutbyte skulle fortfarande saknas.
- (b) Alternativet *icke-bindande lagstiftning* bygger på ett förbättrat genomförande av den nuvarande lagstiftningen och på bättre tillsyn av tillämpningen av den nuvarande lagstiftningen. Alternativet skulle inte innebära ny lagstiftning men däremot nya åtgärder från kommissionen för bättre provningsstandard och bättre efterlevnad och åtgärder för att uppmuntra utbyte av data.
- (c) Alternativet *lagstiftning* skulle bestå av följande två delar:
- För att det ska vara möjligt att uppfylla det specifika målet att förbättra fordonssäkerheten är det för det första nödvändigt att utöka kraven i EU:s minimistandarder för periodisk trafiksäkerhetsprovning och flygande vägkontroller av trafiksäkerheten införa bindande standarder. Detta krävs för att undvika att luckor i systemet försvagar trafiksäkerhetspolitiken i dess helhet.
 - För att det ska vara möjligt att uppfylla det specifika målet att tillgängliggöra data för och om trafiksäkerhetsprovning skulle det i ett andra skede kunna införas ett harmoniserat EU-system för utbyte av data som sammankopplar de befintliga databaserna i syfte att effektivisera genomförandet av EU:s trafiksäkerhetspaket.

3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER

- Sammanfattning av den föreslagna åtgärden

I förslaget definieras vad som avses med indragning och återkallelse av en fordonsregistrering.

Den här åtgärden säkerställer att fordon som utgör en omedelbar risk för trafiksäkerheten på grund av farliga brister inte tillåts på vägarna genom att registreringsbeviset dras in tills fordonet har godkänts i en ny trafiksäkerhetsprovning. För att minska det administrativa arbetet bör det inte vara nödvändigt att gå igenom registreringsförfarandet på nytt när indragningen upphört.

Förslaget innebär också att det införs viss automatik såtillvida att ett fordon ursprungliga registrering återkallas automatiskt när fordonet registreras på nytt i en annan medlemsstat. Detta gör att parallella registreringar för ett och samma fordon i olika medlemsstater kan undvikas. Kravet på periodiska trafiksäkerhetsprovningar är kopplat till den medlemsstat där fordonet är registrerat. Parallella registreringar för ett och samma fordon i olika medlemsstater skulle innebära att fordonet måste genomgå trafiksäkerhetsprovningar i de olika medlemsstaterna.

När det gäller fordon som måste skrotas eftertrafiksäkerhetsprovning och fordon som anses som uttjänta ska registreringen återkallas efter det att meddelande om detta inkommit.

Vidare föreslås att det ska inrättas ett elektroniskt register med all information om fordonsregistrering. Informationen är avsedd att ställas till förfogande för trafiksäkerhetsprovningen, eftersom bara vissa uppgifter finns tryckta på registreringsbevisen. Registret skulle underlätta den uppföljning som bör göras efter det att resultat av trafiksäkerhetsprovningar, nya registreringar och skrotning av fordon har meddelats.

Kommissionen ska ges befogenhet att genom delegerade akter aktualisera bilagorna mot bakgrund av utvecklingen när det gäller lagstiftningen om EU-typgodkännande och innehållet i intyg om överensstämmelse och mot bakgrund av den tekniska utvecklingen.

- Rättslig grund

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

- 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 gällande kraven tillämpas på avvikande sätt av de medlemsstater som har stora brister vad gäller efterlevnaden av bestämmelserna om trafiksäkerhetsprovning och vägkontroller, vilket får negativa följder både för trafiksäkerheten och för den inre marknaden. För ett framtida smidigt informationsflöde mellan medlemsstaterna när det gäller fordonsregistrering krävs att det i alla medlemsstater införs register som innehåller samma typ av registreringsuppgifter. Förslaget överensstämmer därför med subsidiaritetsprincipen.

- Proportionalitetsprincipen

Förslaget överensstämmer med proportionalitetsprincipen av följande skäl.

Enligt konsekvensbedömningen överensstämmer förslaget med proportionalitetsprincipen eftersom det inte går utöver vad som är nödvändigt för att målen för bättre trafiksäkerhet och bättre miljöskydd ska kunna uppnås. Målen uppnås genom att de övergripande trafiksäkerhetsbestämmelserna skärps och genom att det skapas en ram för smidig informationsöverföring.

- Val av regleringsform

Föreslagen regleringsform: En ändring av det befintliga direktivet.

Det anses lämpligt att ändra det befintliga direktivet.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte unionens budget.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

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 yttrande⁵,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁶,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Trafiksäkerhetsprovningen ingår i en övergripande ordning vars syfte är att säkra att fordon hålls i ett säkert och miljömässigt godkänt skick under användning. Ordningen bör omfatta periodiska trafiksäkerhetsprovningar för alla fordon och vägkontroller för fordon som används för kommersiella transporter samt bestämmelser om ett förfarande för fordonsregistrering som säkerställer att fordon som utgör en omedelbar trafiksäkerhetsrisk inte används på vägarna.
- (2) För att användas på allmän väg måste ett fordon vara registrerat. Direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon⁷ avser endast själva registreringen av fordon. I särskilda fall där användningen av ett fordon på allmän väg utgör en risk på grund av fordonets tekniska skick bör det vara möjligt att dra in registreringen under en viss tidsperiod. För att minska administrationen kring indragningen av registreringen bör det inte krävas något nytt registreringsförfarande när fordonet får tas i bruk på nytt.
- (3) Det bör införas en möjlighet att återkalla fordonets registreringsbevis i fall där fordonet till exempel har registrerats på nytt i en annan medlemsstat eller har demonterats eller skrotats.

⁵ EUT C, s.

⁶ EUT C, s.

⁷ EGT L 138, 1.6.1999, s. 57.

- (4) För att minska administrationen och förenkla informationsutbytet mellan medlemsstaterna bör fordonsinformation samlas i nationella register.
- (5) I de fall där farliga brister identifieras vid en trafiksäkerhetsprovning bör registreringen dras in av den behöriga myndigheten tills fordonet har godkänts vid en ny trafiksäkerhetsprovning.
- (6) För att komplettera detta direktiv med ytterligare teknisk information bör kommissionen ges befogenhet att anta akter enligt artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt i syfte att aktualisera bilagorna mot bakgrund av utvecklingen när det gäller lagstiftningen om EU-typgodkännande och innehållet i intyg om överensstämmelse och mot bakgrund av den tekniska utvecklingen. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför samråd, även på expertnivå, under det förberedande arbetet. Kommissionen bör i sitt arbete med att förbereda och utarbeta de delegerade akterna säkerställa att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet samtidigt och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.
- (7) I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument av den 28 september 2011 har medlemsstaterna åtagit sig att, i de fall detta är berättigat, låta anmälan av införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i direktivet och motsvarande delar i de nationella instrumenten. Med avseende på detta direktiv anser lagstiftaren att översändandet av sådana dokument är motiverat.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 1999/37/EG ska ändras på följande sätt:

1. Bestämmelserna i artikel 1 första stycket ska ersättas med följande:

”Detta direktiv ska gälla för de fordonsregistreringsbevis som medlemsstaterna använder.”

2. I artikel 2 ska följande led läggas till:

”(e) *indragning av registrering*: indragning under en begränsad tidsperiod då fordonet inte får användas på vägarna och som inte omfattar något nytt registreringsförfarande.

(f) *återkallelse av registrering*: en permanent återkallelse av fordonets tillstånd att användas på vägarna och som omfattar ett nytt registreringsförfarande.”

3. I artikel 3 ska följande punkt läggas till:

”4. Medlemsstaterna ska lagra information om alla fordon som är registrerade på deras territorier i ett elektroniskt register. Informationen i registret ska

innehålla alla uppgifter enligt bilaga I samt resultaten från de obligatoriska trafiksäkerhetsprovningarna enligt förordning XX/XX/XX [om periodisk trafiksäkerhetsprovning]. Medlemsstaterna ska göra den tekniska informationen om fordonen tillgänglig för de behöriga myndigheterna och de provningscentrum som deltar i trafiksäkerhetsprovningarna.”

3. Följande artikel ska läggas till:

”Artikel 3a

1. Om en registreringsmyndighet i en medlemsstat får meddelande om att en trafiksäkerhetsprovning visar att ett fordon har farliga brister enligt artikel 7 i förordning XX/XX/XX [om periodisk trafiksäkerhetsprovning] ska registreringsbeviset dras in och en ny trafiksäkerhetsprovning ska genomföras.

Indragningen ska gälla tills fordonet har blivit godkänt vid en ny trafiksäkerhetsprovning. När fordonet har godkänts vid en trafiksäkerhetsprovning ska registreringsmyndigheten utan dröjsmål på nytt godkänna fordonet för användning i trafik.

2. Om en registreringsmyndighet i en medlemsstat får meddelande om att ett fordon nått slutet av sin livscykel enligt direktiv 2000/53/EG⁸ ska registreringsbeviset återkallas och informationen om detta ska införas i det elektroniska registret.”

4. I artikel 5 ska följande punkt läggas till:

- ”3. Om en medlemsstat får meddelande om att ett fordon har registrerats på nytt i en annan medlemsstat ska den återkalla registreringen för fordonet på sitt territorium.”

5. Artikel 6 och 7 ska ersättas av följande:

”Artikel 6

Delegerade akter

Kommissionen ska ha befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 7 i syfte att anpassa bilagorna efter den tekniska utvecklingen.

Artikel 7

Delegeringens utövande

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

⁸ EGT L 269, 21.10.2000, s. 34.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 6 ska ges till kommissionen tills vidare från och med den dag då detta direktiv träder i kraft. .
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 6 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 har antagits enligt artikel 6 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 2 **Införlivande**

1. Medlemsstaterna ska senast den [XXXX] anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska till kommissionen genast överlämna texterna till dessa bestämmelser.

De ska tillämpa dessa bestämmelser [36 månader efter detta direktivs ikraftträdande].

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3 **Ikraftträdande**

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

Artikel 4
Mottagare

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande