



Plenarhandling

A9-0028/2021

2.3.2021

BETÄNKANDE

om genomföranderapporten om vägtrafiksäkerhetsaspekterna av
trafiksäkerhetspaketet
(2019/2205(INI))

Utskottet för transport och turism

Föredragande: Benoît Lutgen

INNEHÅLL

	Sida
MOTIVERING – BAKGRUND OCH SLUTSATSER	3
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION	8
INFORMATION OM ANTAGANDET I DET ANSVARIGA UTSKOTTET	18
SLUTOMRÖSTNING MED NAMNUPPROP I DET ANSVARIGA UTSKOTTET	19

MOTIVERING – BAKGRUND OCH SLUTSATSER

Bakgrunden till regelverket

År 2010 tillkännagav kommissionen en trafiksäkerhetsstrategi i syfte att minska antalet dödsoffer i trafiken med 50 % under de följande tio åren. År 2011 offentliggjorde kommissionen vitboken *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*¹ med målet ”nollvision”, med syftet att minska antalet döda i trafiken till noll före 2050.

Som en del av denna policyram antog EU-institutionerna 2014 trafiksäkerhetspaketet, som består av lagstiftning i tre steg som syftar till att förbättra kvaliteten på fordonsprovning, harmonisera kraven under vägkontroller och införa de första europeiska åtgärderna för att bekämpa bedrägerier med fordons vägmätare. Trafiksäkerhetspaketet innehåller framför allt följande rättsakter:

- direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av trafiksäkerhet
- direktiv 2014/46/EU om registreringsbevis för fordon
- direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller hos nyttofordon.

I fråga om periodiska trafiksäkerhetsprovningar ersätter direktiv 2014/45/EU direktiv 2009/40/EG, och uppdaterar systemet för periodiska trafiksäkerhetsprovningar av fordon på allmän väg. En av de relevanta nyheterna i direktiv 2014/45/EU är ömsesidigt erkännande av trafiksäkerhetsintyg för begagnade fordon som importeras från andra medlemsstater.

En annan innovativ aspekt gäller registrering av vägmätarställningar vid trafiksäkerhetsinspektioner. Skälet till detta är att kontrollen av vägmätarvärden bör ge ett officiellt bevis på de faktiska kilometer som fordonen kör, för att underlätta igenkännandet och förebyggandet av bedrägerier med vägmätare.

I fråga om registreringsbevis för fordon krävs det enligt direktiv 2014/46/EU att medlemsstaterna i elektronisk form registrerar information om alla fordon som är registrerade på deras territorium, däribland resultatet av obligatoriska periodiska trafiksäkerhetsprovningar. Syftet med de elektroniska registreringarna är också att kontrollera om ett fordon avställt från vägtrafik, och underlätta förfarandet för att erkänna trafiksäkerhetsintygens giltighet i hela EU.

Genom direktiv 2014/47/EU fastställs minimikrav för tekniska vägkontroller hos nyttofordon i trafik. En nyhet i direktivet är att det fastställer minsta antal provningar som en medlemsstat bör utföra på grundval av det totala antalet fordon som är registrerade på dess territorium, vilket bör motsvara minst 5 % av den registrerade fordonsparken i unionen. Det fastställer också gemensamma minimistandarder för utrustning, utbildning av inspektörer som utför mer ingående inspektioner, bedömning och uppföljning av brister. Bland annat införs kontroller av lastsäkring som en del av vägkontrollen, för att säkerställa att lasten är ordentligt säkrad och undvika att körsäkerheten äventyras.

¹ https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en

Medlemsstaterna var skyldiga att införliva de tre direktiven i trafiksäkerhetspaketet genom antagande av nationella akter och administrativa bestämmelser före den 20 maj 2017, och åtgärderna skulle träda i kraft senast den 20 maj 2018.

Viktiga iakttagelser²

I denna genomföranderapport avser föredraganden att bedöma det rättsliga införlivandet och den konkreta tillämpningen av trafiksäkerhetspaketet i medlemsstaterna i EU-27 ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Föredraganden fokuserar särskilt på hur paketet har införlivats av medlemsstaterna i den nationella lagstiftningen och huruvida och i vilken utsträckning införlivandet har lett till gemensamma standarder och jämförbara trafiksäkerhetsnivåer. Han bedömer också om den nuvarande ramen är framtidssäkrad.

Föredraganden anser att införlivandet av trafiksäkerhetspaketet på nationell nivå och den praktiska tillämpningen av vissa av dess bestämmelser har visat på en förbättrad harmonisering av medlemsstaternas nationella förfaranden, särskilt när det gäller innehåll och provningsmetoder. Införlivandet av paketet har också bidragit till att höja kvaliteten på de periodiska tekniska provningarna och ländernas samordning av vägkontroller samt trafiksäkerhetsstandarder.

Provningarnas frekvens och innehåll

Provningsfrekvensen för periodiska tekniska provningar är avgörande för att säkerställa att fordon i drift underhålls ordentligt. I detta avseende sker över 90 % av fordonsprovningarna enligt samma, eller till och med kortare, intervaller än vad som anges i paketet, vilket i stor utsträckning skulle bidra till att minska antalet fordon som körs under osäkra förhållanden. Detta är särskilt relevant för kategorier av nyttofordon, eftersom dessa fordon kör ett större antal kilometer och tillbringar mer tid på väg.

När det gäller innehåll och metoder för provning har medlemsstaterna följt exakt samma kategorier och metoder som fastställs i direktiv 2014/45/EU, och i vissa fall var omfattningen av provningen mer detaljerad än vad som anges i bilaga I till direktivet. I ett fåtal länder krävs det dock fortfarande längre intervaller än vad som fastställs i direktivet, vilket kan minska säkerheten under körförhållandena för dessa särskilda fordonskategorier.

När större eller farliga brister upptäcks vid vägkontroller är det i allmänhet endast tillåtet att köra fordonet till en av de närmaste verkstäderna. Vid extrema säkerhetsrisker kan även körförbud utfärdas. Föredraganden påpekar att för att minska andelen fordon med tekniska

² Slutsatserna grundar sig särskilt på följande studier: Genomförande av trafiksäkerhetspaketet, beställd av Europaparlamentets utredningstjänst, kommissionens rapport 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, och kommissionens rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av direktiv 2014/46/EU av den 3 april 2014 om ändring av rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon, och 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.

brister bör strängare begränsningar och krav införas för fordon som upptäcks ha allvarliga brister under trafiksäkerhetsprovningarna.

Utrustning som används och utbildning av inspektörer

Föredraganden är medveten om att innehållet och provningsmetoderna är anpassade efter samtliga medlemsstater och i överensstämmelse med minimiförteckningen över punkter, vilket bidrar till att skapa ett gemensamt område för teknisk kontroll av trafiksäkerhet baserat på harmoniserade standarder. Skillnaderna mellan medlemsstaterna gäller endast provning av motorfordon med färre än fyra hjul (kategori L), för vilka minimikraven inte fastställs i direktivet.

Minimikrav för inspektörer som utför periodiska tekniska provningar har införts i alla medlemsstater. I vissa medlemsstater är dock sådana krav inte jämförbara med dem som förtecknas i bilaga IV till direktivet.

Lastsäkring

När det gäller metoderna för kontroll av lastsäkring har sådana hittills införts i endast 20 medlemsstater, och endast 16 medlemsstater har krav på minimikunskaper för de berörda inspektörerna. Bestämmelserna om säkring och inspektion av last tillhör icke-obligatoriska förfaranden, och därför har endast ett fåtal länder införlivat dessa bestämmelser, och i den nationella lagstiftningen anges ingen närmare information om inspektörernas utbildning. Det måste betonas att medlemsstaterna inte har ansett att inspektioner av lastsäkring har samma relevans som andra åtgärder, och rent allmänt har få och inte så detaljerade akter tillämpats för att ange metoderna och kompetensen hos den personal som ansvarar för att utföra sådana inspektioner. Enligt föredraganden kan därför harmoniseringen i detta avseende anses vara långt ifrån uppnådd på EU-nivå.

Ömsesidigt erkännande av kontrollintyg

Ömsesidigt erkännande av kontrollintyg för begagnade fordon som tidigare varit registrerade i en annan medlemsstat och för vilka förnyad registrering krävs omfattar främst erkännande av trafiksäkerhetsintygets giltighet.

Enligt informationen i studierna³ erkänner de behöriga myndigheterna trafiksäkerhetsintygets giltighet genom sina egna nationella provningssystem genom att kontrollera förarens dokument, utan att ytterligare provningar utförs, utom i fall där det råder tydliga tvivel. I samtliga fall måste intervallerna för periodisk teknisk provning som gäller i det land där fordonet kommer att registreras respekteras och framgå av fordonets intyg. Annars måste ytterligare en provning genomföras i omregistreringslandet. Om dokumenten måste kontrolleras, gäller de viktigaste frågorna svårigheterna att kontakta de nationella kontaktpunkterna, den tid som krävs för att erhålla den begärda handlingen, och det faktiska tillhandahållandet av handlingen till den begärande nationella myndigheten.

³ Se fotnot 2.

Utbyte av data

För att stödja skyddet och transparensen på marknaden för begagnade fordon, med beaktande av fordonshistoriken, underrättar alla medlemsstater i praktiken den behöriga myndigheten om de uppgifter som samlats in under fordonsprovningen, inbegripet vägmätarställningen, för att förhindra manipulation och bedrägeri.

Elektroniska register över data om alla fordon som är registrerade på en medlemsstats territorium, inklusive resultaten av de periodiska trafiksäkerhetsprovningarna och deras giltighetstid, krävs enligt lagstiftningen i 22 medlemsstater, medan för närvarande endast tre medlemsstater inte för något elektroniskt register över tillfälligt avställda fordon.

Föredraganden stöder idén om att inrätta en europeisk plattform för fordonsinformation för att förbättra och systematisera utbytet av information om miltal, olyckor och andra händelser mellan medlemsstaterna, i linje med kommissionens politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020⁴.

Rekommendationer

Föredraganden noterar att medlemsstaterna har valt en annan metod för införlivande på grund av karaktären hos direktivets bestämmelser. Särskilt i de fall där minimikraven eller de särskilda förfarandena har angetts tydligt och är obligatoriska enligt paketet, har medlemsstaterna i nästan samtliga fall införlivat direktivet fullständigt, eller fullständigt i enlighet med kraven i direktiven. Detta gäller till exempel frekvensen för periodiska tekniska provningar.

När medlemsstaterna å andra sidan hade större utrymme för skönsmässig bedömning i fråga om införlivande och genomförande ledde detta till att ett större antal bestämmelser infördes och tillämpades på nationell nivå, som ibland inte överensstämde med direktivens faktiska mål. Detta gäller till exempel påföljder för överträdelse, där medlemsstaterna uppmanades att fastställa regler i enlighet med sina nationella bestämmelser med den enda förutsättningen att dessa ska vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande.

Direktiven innehåller inte heller några närmare uppgifter om utbildning av personal som deltar i inspektion av lastsäkring, eftersom det i direktiven endast anges att personalen ska ha lämplig utbildning för detta ändamål. I synnerhet anses inte bestämmelsen om lastsäkring vara obligatorisk, och många medlemsstater har inte infört någon sådan åtgärd i sin nationella lagstiftning.

I detta avseende är bestämmelserna om antalet och urvalskriterierna för fordon som ska kontrolleras på vägarna endast rekommendationer, vilket tydligt har lett till olika tillämpningar på medlemsstatsnivå. Vissa länder använder kriterier baserade på den högriskprofil som avses i direktiv 2006/22/EG, medan andra använder egna nationella risksystem eller gör slumpmässiga inspektioner.

Som en följd av detta har den vägledande karaktären i vissa förordningar, jämfört med de detaljerade krav som fastställts i andra, begränsat tillnärmningen av standarder och

⁴ COM(2010)0389.

harmoniseringen av regler på det sätt som avses i paketet. Föredraganden anser att det behövs en satsning på en mer harmoniserad strategi för de bestämmelser som endast delvis har genomförts på grund av att de inte är obligatoriska.

Det har också framkommit att, även om det inte är obligatoriskt, vissa medlemsstater för ett elektroniskt register över fordon med allvarliga eller farliga brister som upptäckts vid vägkontroller. Användningen av sådana elektroniska register kommer att underlätta kravet på elektronisk anmälan av fordon med allvarliga eller farliga brister i enlighet med genomförandeakten⁵. Det bör noteras att anmälan av dessa fordon till nationella kontaktpunkter för närvarande saknas i nästan alla medlemsstater. I detta avseende anser föredraganden att samarbetet mellan medlemsstaterna bör förbättras och fortsätta att främjas för ett bättre informationsutbyte, internationell tillgång till ömsesidigt stöd och transparens samt införande och utveckling av EU-omfattande elektroniska verktyg för att underlätta sådana samarbetsåtgärder.

Föredraganden vill betona att ett korrekt införlivande av paketet i medlemsstaterna inte ens i bästa fall garanterar ett ändamålsenligt och effektivt genomförande i sig, och att ytterligare övervakning kommer att krävas i framtiden för att på medellång sikt kontrollera effekterna av paketets genomförande när det gäller förbättringar av trafiksäkerheten.

Slutligen rekommenderar föredraganden också att trafiksäkerhetsramen framtidssäkras. Från och med 2022 kommer nya fordon att behöva utrustas med nya avancerade förarassistanssystem, i enlighet med den uppdaterade förordningen om säkerhetsförordningen 2019/2144. Föredraganden påpekar att det skulle vara nödvändigt att införa de nya obligatoriska avancerade säkerhetssystemen samt eCall-systemet i de periodiska tekniska inspektionerna.

⁵ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2205 av den 29 november 2017 om närmare bestämmelser för förfarandet för anmälan av nyttfordon med större eller farliga brister som identifierats vid en teknisk vägkontroll.

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION

om genomföranderapporten om vägtrafiksäkerhetsaspekterna av trafiksäkerhetspaketet (2019/2205(INI))

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av trafiksäkerhetspaketet, som omfattar Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet¹, Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/46/EU av den 3 april 2014 om ändring av rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon², och Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU av den 3 april 2014 om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen³,
- med beaktande av resolutionen av den 14 november 2017 *Att rädda liv: öka bilsäkerheten i EU*⁴,
- med beaktande av sin resolution av den 31 maj 2018 med rekommendationer till kommissionen om manipulering av vägmätare i motorfordon: översyn av EU:s rättsliga ramar⁵,
- med beaktande av kommissionens meddelande av den 20 juli 2010 *Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020* (COM(2010)0389),
- med beaktande av arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar *EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 –Next steps towards "Vision Zero"* (SWD(2019)0283),
- med beaktande av FN:s mål för hållbar utveckling, särskilt mål 3.6, som syftar till att halvera antalet globala dödsfall och skador till följd av trafikolyckor fram till 2020, och mål 11.2 om att ge tillgång till säkra, överkomliga och hållbara transportsystem för alla senast 2030, inbegripet säkra vägar, främst genom att utveckla kollektivtrafiken, med särskild fokus på behoven hos personer i sårbara situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning och äldre,
- med beaktande av kommissionens meddelande *Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden* (COM(2020)0789),

¹ EUT L 127, 29.4.2014, s. 51.

² EUT L 127, 29.4.2014, s. 129.

³ EUT L 127, 29.4.2014, s. 134.

⁴ EUT C 356, 4.10.2018, s. 2.

⁵ EUT C 76, 9.3.2020, s. 151.

- med beaktande av sin resolution om en europeisk strategi för samverkande intelligenta transportsystem⁶, med en uppmaning till kommissionen att snabbt offentliggöra ett lagstiftningsförslag om tillgång till data och resurser i fordon,
- med beaktande av kommissionens meddelande av den 16 februari 2020 om en EU-strategi för data (COM(2020)0066), som nämner uppdateringen av den nuvarande lagstiftningen om tillgång till data i fordon för att säkerställa rättvis tillgång till vissa bildata,
- med beaktande av bedömningen av genomförandet på EU-nivå som Europaparlamentets utredningstjänst beställde om genomförandet av trafiksäkerhetspaketet, som offentliggjordes i september 2020,
- med beaktande av kommissionens rapport av den 4 november 2020 om genomförandet av direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet (COM(2020)0699),
- med beaktande av kommissionens rapport av den 3 november 2020 om genomförandet av direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen (COM(2020)0676),
- med beaktande av den studie som beställdes av kommissionens generaldirektorat för transport och rörlighet (GD MOVE), som offentliggjordes i februari 2019, om inbegripandet av lätta släpvagnar och två- och trehjuliga fordon inom ramen för periodisk trafiksäkerhetsprovning,
- med beaktande av den studie som beställdes av GD MOVE och som offentliggjordes i februari 2019 om införandet av eCall i den periodiska trafiksäkerhetsprovningen av motorfordon,
- med beaktande av den genomförbarhetsstudie som beställdes av GD MOVE och som offentliggjordes i april 2015 om plattformen för fordonsinformation,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 av den 27 november 2019 om krav för typgodkännande av motorfordon och deras släpvagnar samt de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, med avseende på deras allmänna säkerhet och skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter⁷,
- med beaktande av artikel 54 i arbetsordningen och artikel 1.1 e och bilaga 3 i talmanskonferensens beslut av den 12 december 2002 om förfarandet för beviljande av tillstånd att utarbeta initiativbetänkanden,
- med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism (A9-0028/2021), och av följande skäl:

⁶ EUT C 162, 10.5.2019, s. 2.

⁷ EUT L 325, 16.12.2019, s. 1.

- A. EU antog 2010 en trafiksäkerhetsstrategi i syfte att minska antalet dödsoffer i trafiken med 50 % senast 2020. År 2011 fastställde EU målet ”nollvision”, enligt vilket antalet dödsfall i trafiken ska vara noll senast 2050. Under 2019 omkom omkring 22 800 personer och cirka 135 000 skadades allvarligt på Europas vägar. För att målet om nollvision ska kunna uppnås måste effektivare och mer samordnade åtgärder vidtas på EU-nivå och av medlemsstaterna.
- B. Trots stora ansträngningar för att förbättra trafiksäkerheten i EU, har framstegen med att minska antalet dödsolyckor i trafiken varit alltför långsamma under de senaste åren. Tekniska fel i fordon anses ligga bakom omkring 5 % av alla olyckor med fordon i godstransport. Dåligt underhåll av fordon anses orsaka 4 % av alla olyckor som inbegriper vägtrafikanter.
- C. De preliminära siffrorna för 2019 visar ett färre antal dödsoffer på EU:s vägar jämfört med föregående år, men framstegen är fortfarande för långsamma. EU:s mål att halvera antalet dödsoffer i trafiken mellan 2010 och slutet av 2020 kommer endast att uppfyllas till hälften, eftersom endast en minskning på 23 % har registrerats hittills. Frekventa, detaljerade och periodiska fordonsprovningar som utförs av välutbildade inspektörer, samt tekniska vägkontroller, är avgörande för att öka trafiksäkerheten.
- D. De enorma skillnaderna i antalet dödsoffer i trafiken mellan medlemsstaterna, med mer än fyra gånger fler dödsoffer i trafiken i det land som har de sämsta resultaten än i det bästa, understryker behovet av särskild övervakning, partnerskap och stöd till de medlemsstater som har de sämsta resultaten.
- E. Det finns fortfarande stora skillnader i trafiksäkerheten mellan medlemsstaterna i Östeuropa och i Västeuropa. Östeuropa är ofta destinationen för begagnade bilar från Västeuropa, vilket kan innebära risker både för människors säkerhet och för miljön, som måste beaktas på EU-nivå.
- F. Fordonens trafiksäkerhet är, vid sidan av klimat- och miljöaspekterna, också en folkhälsofråga, både när det gäller att säkerställa trafiksäkerheten och i samband med utsläppens påverkan på luftkvaliteten. Den senaste tidens utsläppsskandaler har visat att det behövs oberoende inspektioner under ett fordonets hela livstid, med beaktande av dess faktiska utsläpp.
- G. En analys av medlemsstaternas införlivande och genomförande av trafiksäkerhetspaketet visar att harmoniseringsförfarandena måste förbättras på EU-nivå.
- H. Marknaden för begagnade bilar i EU är dubbelt eller tre gånger så stor som marknaden för nya bilar, och bedrägerier med vägmätare i begagnade bilar äventyrar därför allvarligt trafiksäkerheten. I studier beräknas andelen manipulerade fordon utgöra mellan 5 och 12 % av försäljningen av begagnade bilar på den inhemska marknaden, och mellan 30 och 50 % av den gränsöverskridande försäljningen. Endast i sex medlemsstater anses manipulering av vägmätare vara ett brott. Avsaknaden av en gemensam europeisk databas är också ett hinder för brottsbekämpningen mot sådana bedrägliga metoder.

- I. Den ökade användningen av automatiska körfunktioner kräver en uppdatering av trafiksäkerhetspaketet så att inspektion och utbildning i nya avancerade förarassistansfunktioner införs från och med 2022.
- J. Vissa medlemsstater har redan infört instrument för att minimera manipulering av vägmätare, såsom Car-Pass i Belgien och Nationale AutoPas (NAP) i Nederländerna. Båda dessa medlemsstater använder en databas för insamling av information om vägmätarställningar vid varje tillfälle då bilen genomgår underhåll, service, reparation eller periodisk inspektion, utan att några personuppgifter samlas in, och båda länderna har på kort tid i stort sett lyckats få bukt med bedrägerier med vägmätare inom sina territorier.
- K. Kvaliteten på väginfrastrukturen har avgörande betydelse för trafiksäkerheten. Konnektivitet och digital infrastruktur är och kommer i allt högre grad att bli av avgörande betydelse för trafiksäkerheten i takt med att antalet uppkopplade och självkörande fordon blir vanligare.

Rekommendationer

Införlivande och genomförande av trafiksäkerhetspaketet – EU:s säkerhetsmål

1. Europaparlamentet gläder sig över att införlivandet av trafiksäkerhetspaketet och genomförandet av vissa av dess bestämmelser har visat på en bättre harmonisering av de nationella förfarandena, särskilt när det gäller fordonsprovningars frekvens, innehåll och metoder.
2. Europaparlamentet gläder sig över att införlivandet av trafiksäkerhetspaketet har bidragit till att förbättra kvaliteten på de periodiska tekniska provningarna, kvalifikationsnivån för inspektörerna samt medlemsstaternas samordning och standarder för vägkontroller av fordon, för att höja trafiksäkerheten.
3. Europaparlamentet beklagar att trafiksäkerhetspaketet, trots den förbättrade kvaliteten på de periodiska tekniska provningarna och de positiva effekterna av detta för trafiksäkerheten, innehåller vissa icke-obligatoriska bestämmelser som inte har införlivats tillräckligt strikt eller helt enkelt inte alls har införlivats. Parlamentet understryker behovet av att gradvis gå från frivilliga bestämmelser och utveckla system med obligatoriska krav för att öka harmoniseringen på EU-nivå av sådana aspekter som lastsäkring, informationsutbyte och samarbete mellan medlemsstaterna, och påminner om att dessa åtgärder är särskilt viktiga för gränsregioner.
4. Europaparlamentet beklagar att flera medlemsstater inte har infört trafiksäkerhetspaketet i tid, och att kommissionen har varit tvungen att inleda överträdelseförfaranden mot en medlemsstat. Parlamentet uppmanar med kraft de berörda medlemsstaterna att snabbt införliva de bestämmelser i trafiksäkerhetspaketet som saknas i sin nationella lagstiftning och att fullt ut uppfylla alla sina skyldigheter att tillhandahålla fullständig teknisk information, eftersom trafiksäkerheten för Europas medborgare är en prioritering för EU.
5. Europaparlamentet beklagar att otillräcklig finansiering för inspektionsverksamhet, inbegripet inspektionspersonal, utrustning och utbildning, fortsätter att äventyra

uppnåendet av trafiksäkerhetsmålen. Parlamentet betonar att medlemsstaterna bör ställa tillräckligt ekonomiskt och administrativt stöd till sina trafiksäkerhetsmyndigheters förfogande, för att på ett effektivt sätt genomföra trafiksäkerhetspaketet och dess framtida reviderade version.

Provningarnas frekvens och innehåll

6. Europaparlamentet gläder sig över att 90 % av alla fordonsprovningar efter trafiksäkerhetspaketets ikraftträdande har gjorts med samma intervaller eller med ännu kortare intervaller än vad som föreskrivs i paketet, vilket i hög grad har bidragit till att minska antalet osäkra fordon i trafik på EU:s vägar. Parlamentet beklagar dock att vissa medlemsstater fortfarande föreskriver längre intervaller än de som föreskrivs i paketet, vilket minskar körsäkerheten. Parlamentet uppmanar de berörda medlemsstaterna att utan ytterligare dröjsmål följa de intervaller som fastställs i paketet, eftersom EU-medborgarnas säkerhet och liv står på spel.
7. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att överväga att skärpa provningssystemet och införa en skyldighet att genomgå ytterligare kontroller efter att en angiven mätarställning har uppnåtts för fordon i kategori M1, som används som taxi eller ambulans, och fordon i kategori N1, som används för paketleveranstjänster, och att överväga att utvidga detta krav till att också gälla andra fordon inom dessa kategorier som används för affärsmässiga ändamål.
8. Europaparlamentet noterar den ökade användningen av enskilda fordon och delad rörlighet för kollektivtrafiken och/eller logistikändamål. Parlamentet begär att kommissionen ska undersöka huruvida frekvensen för provningar av dessa fordon bör ökas i motsvarande grad, genom att införa en möjlighet till en årlig obligatorisk provning eller utgå ifrån exempelvis hur intensivt fordonen har använts mot bakgrund av antal körda kilometer och komponenternas slitage samt antalet transporterade passagerare.
9. Europaparlamentet noterar att ett ömsesidigt erkännande av trafiksäkerhetsprovningar för begagnade fordon som importerats från andra medlemsstater inte tillämpas i sådana fall där medlemsstaterna har olika periodicitet för provningarna, och att paketet därför endast föreskriver ett begränsat ömsesidigt erkännande i detta avseende. Parlamentet uppmanar kommissionen att införliva en EU-certifiering för begagnade bilar i nästa översyn av trafiksäkerhetspaketet.
10. Europaparlamentet konstaterar att motorcyklister betraktas som oskyddade trafikanter, och att antalet dödsolyckor bland motorcyklister minskar långsammast bland alla fordonsanvändare i EU. Parlamentet konstaterar att särskilt ingrepp i och trimning av mopeder ökar olycksrisken för ungdomar och unga vuxna. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att överväga att utvidga skyldigheten att utföra vägkontroller till att omfatta två- och trehjuliga fordon, inklusive målet att granska minst 5 % av dem

årligen, eftersom dessa fordon för närvarande är helt undantagna från tillämpningsområdet för direktiv 2014/47/EU⁸.

11. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att överväga att avsluta undantagen från kravet på regelbundna tekniska inspektioner av två- och trehjuliga fordon, såsom för närvarande är möjligt enligt direktiv 2014/45/EU⁹. Parlamentet uppmanar kommissionen att i sin kommande utvärdering bedöma möjligheten att i det obligatoriska systemet för periodisk teknisk provning även inkludera kategorier av två- och trehjuliga fordon med en motorvolym på mindre än 125 cm³ och lätta släpvagnar, på grundval av relevanta data om trafikolyckor och kostnads-nyttofaktorer såsom närheten till provningsanläggningar i avlägsna områden, den administrativa bördan och de ekonomiska kostnaderna för EU-medborgarna. Parlamentet uppmanar kommissionen att grunda sin bedömning på en jämförelse av resultaten mellan länder där periodiska tekniska provningar redan är i kraft för alla fordon i dessa kategorier och länder som inte utför sådana provningar och effekterna när det gäller trafiksäkerheten. Parlamentet begär att det införs ett extra kontrollschema, baserat på den uppnådda mätarställningen för motorcyklar som används för paket- eller livsmedelsleveranser eller andra kommersiella transporter av varor eller personer.
12. Europaparlamentet konstaterar att toleransnivån för försenade periodiska tekniska provningar varierar stort mellan medlemsstaterna, från upp till fyra månader till nolltolerans. Parlamentet uppmanar kommissionen att harmonisera toleransnivån genom att införa en kort maximitid, som inte äventyrar ett genomförande inom rätt tid av periodiska tekniska provningar, och genom att skärpa påföljderna för bristande efterlevnad.
13. Europaparlamentet påminner om att fordon som är anpassade för att köras av personer med funktionsnedsättning kan ha särskilda funktioner och inställningar. Parlamentet påminner om att fordon som används för transport av passagerare med funktionsnedsättning måste uppfylla särskilda tekniska villkor, exempelvis förankrade bilbälten och anpassade utrymmen för att garantera passagerarnas säkerhet. Parlamentet betonar behovet av att säkerställa att alla dessa nödvändiga egenskaper inkluderas i varje inspektion på rätt sätt.
14. Europaparlamentet beklagar att medlemsstaterna hittills endast har infört generella åtgärder vid införlivandet av bestämmelser om påföljder för bedrägerier med vägmätare. Parlamentet uppmanar med kraft medlemsstaterna att uppfylla detta tydliga krav i trafiksäkerhetspaketet och att utan ytterligare dröjsmål införliva mer riktade åtgärder i sin nationella lagstiftning och att avsätta nödvändiga mänskliga och ekonomiska resurser för genomförandet. Parlamentet beklagar att den nuvarande bestämmelsen om påföljder för vägmätarbedrägerier fortfarande är svag, eftersom den endast kräver att påföljderna ska vara ”effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande”, medan medlemsstaterna behåller rätten att bestämma om de faktiska

⁸ 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.

⁹ 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.

beloppen och motsvarande avskräckande åtgärder. Parlamentet anser att mer harmoniserade och konkreta påföljder för bedrägerier med vägmätare bör fastställas vid nästa översyn tillsammans med ytterligare kraftfulla åtgärder för att förhindra manipulering, inbegripet lämpliga it-säkerhetsmekanismer och krypteringsteknik, för att försvåra elektronisk manipulering och göra det lättare att upptäcka sådan. Parlamentet uppmanar kommissionen att föreskriva garanterad tillgång till vissa fordonsspecifika uppgifter, funktioner och programvaruuppgifter för organisationer som utför inspektioner. Parlamentet efterlyser ett krav på medlemsstaterna att skapa rättsliga, tekniska och operativa hinder för att göra det omöjligt att manipulera vägmätare. Parlamentet betonar att avsaknaden av en enhetlig databas för insamling av vägmätarställningar för begagnade bilar, som erkänns ömsesidigt av och utbyts mellan medlemsstaterna, gör det avsevärt mycket svårare att upptäcka bedrägerier med vägmätare.

15. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att i sin följande översyn av paketet införa obligatoriska bestämmelser som gör det möjligt för medlemsstaterna att registrera obligatoriska vägmätarställningar vid varje provning, service, underhåll och reparationer som utförs, med början när fordonet registreras för första gången.
16. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att ta vederbörlig hänsyn till de nya utsläppsprovningar under verkliga körförhållanden som föreskrivs i Euro 6-förordningen och eventuella framtida revideringar. Parlamentet uppmanar kommissionen att inkludera mätningar som återspeglar sådana provningar inom ramen för de periodiska tekniska provningarna och all annan möjlig utveckling i nästa översyn av trafiksäkerhetspaketet. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att harmonisera både tekniken för att mäta utsläpp i trafiksäkerhetsprovningar och de högsta tillåtna nivåerna för att säkerställa att alla fordon på de europeiska vägarna uppfyller utsläppsnormerna.

Använd utrustning och utbildning av inspektörer

17. Europaparlamentet välkomnar att provningsutrustningen i alla medlemsstater efter trafiksäkerhetspaketets ikraftträdande har harmoniserats och uppfyller vissa minimikrav, vilket förbättrar enhetligheten i trafiksäkerhetskontrollerna i hela EU.
18. Europaparlamentet noterar att även om alla medlemsstater har infört minimikvalifikationer för inspektörer som utför trafiksäkerhetsprovningar, uppfyller vissa inte kraven i bilaga IV till direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av trafiksäkerhet. Parlamentet uppmanar dessa medlemsstater att anpassa sina krav i enlighet med detta. Parlamentet uppmanar kommissionen att främja utbyte av bästa praxis och lärdomar mellan medlemsstaterna om genomförandet av bilaga IV till direktiv 2014/45/EU, och att bedöma behovet av regelbunden repetitionsutbildning eller lämplig examination. Parlamentet uppmanar kommissionen att främja regelbundna uppdateringar och harmonisering av utbildningsinnehållet bland medlemsstaterna för att anpassa inspektörernas kunskaper och färdigheter till utvecklingen av automatiseringen och digitaliseringen av bilindustrin, särskilt när det gäller avancerad förarassistans, förarlösa system och användningen av elektroniska system för informationsutbyte mellan nationella myndigheter med ansvar för trafiksäkerhet, inbegripet säker datadelning, it-säkerhet och skydd av förarnas personuppgifter. Parlamentet

understryker att manipulering och bedrägeri i elektroniska säkerhetsfunktioner, exempelvis avancerade förarassistanssystem, utgör en hög säkerhetsrisk och därför måste upptäckas av inspektörer. Parlamentet betonar att inspektörerna bör ges särskild utbildning om kontroll av programvarans integritet.

19. Europaparlamentet upprepar att åtgärder bör vidtas för att garantera inspektörernas och kontrollorganisationernas oberoende i förhållande till handeln med och underhåll och reparationer av fordon för att undvika ekonomiska intressekonflikter, även när det gäller kontroll av utsläpp, samtidigt som man ger starkare garantier i fråga om civilrättsligt ansvar för alla delar.

Tekniska vägkontroller och lastsäkring

20. Europaparlamentet konstaterar att enligt kommissionens rapporter har vägkontrollerna av nyttofordon minskat under de senaste sex åren. Parlamentet beklagar denna trend och påminner om att medlemsstaterna, enligt trafiksäkerhetspaketet, sedan 2018 varit skyldiga att se till att de genomför ett minsta antal vägkontroller i proportion till antalet registrerade fordon på deras territorium (5 %). Parlamentet uppmanar medlemsstaterna att öka sina ansträngningar för att uppnå minimimålet på 5 %, och påminner om att den första rapporten om granskningen av uppfyllandet av detta mål för 2019–2020 ska vara klar senast den 31 mars 2021. Parlamentet uppmanar kommissionen att inkludera fordon i kategori N1¹⁰ som används för kommersiella vägtransportändamål i vägkontrollerna, med tanke på att dessa fordon blir allt fler och har allt högre mätarställningar.
21. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att arbeta med medlemsstaterna för att ytterligare förbättra kvaliteten på och den icke-diskriminerande karaktären av dessa vägkontroller i enlighet med regler för den interna marknaden, t.ex. genom att fastställa och samla in data om centrala resultatindikatorer och uppmuntra användningen av systemet med riskprofiler för att kontroller och påföljder ska kunna riktas bättre, särskilt med tanke på personer som gör sig skyldiga till upprepade överträdelser, samtidigt som EU:s ram för uppgiftsskydd respekteras fullt ut.
22. Europaparlamentet beklagar att nedskärningarna i de nationella budgetutgifterna för brottsbekämpning på trafiksäkerhetsområdet och för vägunderhåll har lett till att det genomförs färre vägkontroller under de senaste åren. Parlamentet uppmanar i detta avseende nationella myndigheter att garantera ökad finansiering av kontrollaktiviteterna, särskilt med tanke på det eventuella införandet av obligatoriska provningar för nya typer av fordon.
23. Europaparlamentet beklagar att bestämmelserna i trafiksäkerhetspaketet om kontroll av lastsäkring inte är obligatoriska, vilket leder till att endast ett fåtal medlemsstater införlivar de relevanta säkerhetsåtgärderna. Parlamentet drar därför slutsatsen att harmoniseringen är långt ifrån genomförd i detta avseende. Parlamentet uppmanar kommissionen att föreslå en förstärkning av dessa bestämmelser vid nästa översyn, bland annat om harmoniserade minimikrav för lastsäkring, obligatorisk utrustning för

¹⁰ Fordon som används för godstransport och vars högsta totalvikt inte överstiger 3,5 ton (t.ex. pickuplastbilar eller lätta lastbilar).

lastsäkring för varje fordon och miniminivåer för kompetens, utbildning och kunskaper för både den personal som arbetar med lastsäkring och för inspektörerna.

Informationsregister och datautbyte mellan medlemsstaterna

24. Europaparlamentet beklagar att endast ett fåtal medlemsstater har en nationell elektronisk databas över större och farliga brister som framkommit vid vägkontroller, och att medlemsstaterna sällan anmäler resultaten av dessa kontroller till den nationella kontaktpunkten i den medlemsstat där fordonet är registrerat. Parlamentet beklagar att det i trafiksäkerhetspaketet inte fastställs några åtgärder som registreringsmedlemsstaten bör vidta när den har underrättats om sådana större och farliga brister. Parlamentet uppmanar eftertryckligen kommissionen att förstärka dessa bestämmelser vid nästa översyn bl.a. genom att utarbeta en enhetlig plan för åtgärder, vilka registreringsmedlemsstaten bör genomföra efter att ha mottagit en sådan anmälan.
25. Med tanke på det elektroniska dataregistret för de fordon som omfattas av trafiksäkerhetspaketet uppmanar Europaparlamentet kommissionen att överväga att ändra direktiv 2014/46/EU om registreringsbevis för fordon, för att upphäva skyldigheten att överlämna fysiska dokument och skyldigheten för föraren att uppvisa tryckta registreringsbevis. Parlamentet konstaterar att det bör finnas förutsättningar för inspektörerna att kunna utnyttja de elektroniska registren fullt ut.
26. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att underlätta ett systematiskt datautbyte om trafiksäkerhetsprovning och vägmätarställningar mellan de respektive behöriga myndigheterna för provning, registrering och godkännande av fordon, tillverkare av provningsutrustning och fordonstillverkare. Parlamentet välkomnar i detta avseende kommissionens genomförbarhetsstudie om plattformen för fordonsinformation. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att arbeta för att se till att en plattform för fordonsinformation inrättas som en del av nästa översyn, för att påskynda och underlätta datautbyte och för att säkerställa en effektivare samordning mellan medlemsstaterna. Parlamentet betonar att denna plattform för fordonsinformation bör möjliggöra en helt papperslös kontroll- och datautbytesprocess, med full respekt för it-säkerhet och dataskydd gentemot tredje part. Parlamentet välkomnar i detta avseende kommissionens införande av EU MOVEHUB-plattformen och dess nyligen utvecklade ODOCAR-modul, som tillhandahåller en it-infrastruktur för utbyte av vägmätaravläsningar i hela unionen på grundval av en databaslösning, inbegripet möjligheten att utbyta information med Eucaris-nätverket. Parlamentet uppmanar kommissionen att utvärdera huruvida användningen av EU MOVEHUB bör göras obligatorisk för medlemsstaterna vid en framtida översyn.
27. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att vid nästa översyn bedöma möjligheten att, som en del av det obligatoriska utbytet av data om fordonshistorik mellan registreringsmyndigheterna, inte bara ta med vägmätarställningar utan även information om olyckor och frekvensen för betydande funktionsfel, eftersom detta skulle säkerställa ett bättre skydd för EU-medborgarna mot bedrägerier och bättre information om fordonens historik och skick och om tidigare dolda fordonsreparationer. Parlamentet anser att trafikolyckor bör leda till att ytterligare provningar utförs, vilket bidrar till att säkerställa att fordon repareras ordentligt och ökar trafiksäkerheten.

En framtidssäkrad ram

28. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att ta vederbörlig hänsyn till den tekniska utvecklingen när det gäller fordonens säkerhetsfunktioner inför nästa översyn. Parlamentet konstaterar att enligt förordning (EU) 2019/2144 måste nya fordon utrustas med nya avancerade säkerhetssystem och förarassistenssystem från och med 2022. Parlamentet uppmanar kommissionen att inkludera sådana nya system i de periodiska tekniska provningarna samt i fordonsinspektörernas kompetens och kunskaper, och att minska risken för ingrepp i och manipulering av sådana system. Parlamentet begär att kommissionen även ska inkludera eCall-systemet, programvara och trådlösa uppdateringar i de periodiska tekniska provningarna¹¹, och att den ska utarbeta riktlinjer och standarder för regelbundna säkerhetskontroller och inspektioner av självkörande och uppkopplade fordon. Parlamentet uppmanar kommissionen att undersöka ytterligare användning av sensorer som är inbyggda i fordon i samband med vägkontroller, och att ägna särskild uppmärksamhet åt de särskilda kraven på system för självdiagnos av fordon och den övergripande principen om folkhälsa. Parlamentet uppmanar i detta avseende biltillverkare och myndigheter att samarbeta om genomförandet av ny teknik för förarassistans, i syfte att säkerställa en permanent efterlevnad av standarder och för att bidra till att förutse framtida trender.
29. Europaparlamentet noterar vidare uppkomsten av nya transportslag på allmänna vägar, däribland elskotrar, enhjulingar och hoverboardar. Parlamentet uppmanar kommissionen att bedöma huruvida dessa nya transportslag bör tas upp i den kommande översynen i syfte att förbättra trafiksäkerheten.
30. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att anordna ett europeiskt år för trafiksäkerhet under de kommande åren, som förberedelse inför 2030 som etappmål för uppnåendet av nollvisionen.
31. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att säkerställa lämplig finansiering för väginfrastrukturens kvalitet, särskilt för underhåll. Parlamentet uppmanar vidare kommissionen att stärka strategin för underhåll genom att vidta lämpliga åtgärder för att förbättra medlemsstaternas långsiktiga underhållsplanering. Parlamentet konstaterar att konnektivitet och digital säkerhet kommer att ha mycket stor betydelse för den kommande ökningen av antalet uppkopplade och självkörande fordon.
-
- ◦
32. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet och kommissionen samt till medlemsstaternas regeringar och parlament.

¹¹ Se bilagorna I och III till direktiv 2014/45/EU.

INFORMATION OM ANTAGANDET I DET ANSVARIGA UTSKOTTET

Antagande	25.2.2021
Slutomröstning: resultat	+ : 48 - : 1 0 : 0
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, João Ferreira, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Clare Daly, Carlo Fidanza, Marianne Vind

SLUTOMRÖSTNING MED NAMNUPPROP I DET ANSVARIGA UTSKOTTET

48	+
ECR	Carlo Fidanza, Peter Lundgren, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo
NI	Mario Furore
PPE	Magdalena Adamowicz, Andor Deli, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Barbara Thaler, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, István Ujhelyi, Marianne Vind, Petar Vitanov
The Left	Clare Daly, João Ferreira, Elena Kountoura
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakob G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

1	-
NI	Dorien Rookmaker

0	0

Teckenförklaring:

+ : Ja-röster

- : Nej-röster

0 : Nedlagda röster