



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

---

*Utskottet för industrifrågor, forskning och energi*

---

**2012/0184(COD)**

26.4.2013

## **YTTRANDE**

från utskottet för industrifrågor, forskning och energi

till utskottet för transport och turism

över förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG  
(COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD))

Föredragande: Krišjānis Kariņš

PA\_Legam

## KORTFATTAD MOTIVERING

Ökad rörlighet för personer i EU för med sig ett behov av mer harmoniserad lagstiftning om trafiksäkerhetsprovningar. Det behövs inte bara för att öka trafiksäkerheten utan också för att ge allmänheten god information om fordon som köpts i en annan medlemsstat. Den tekniska utvecklingen gör att lagstiftningen måste anpassas så att den omfattar fordon som inte tidigare har omfattats av några bestämmelser.

Föredraganden föreslår flera förbättringar av texten.

För det första måste trafiksäkerhetsintyg och testprotokoll från trafiksäkerhetsprovningarna göras tillgängliga i elektronisk form för berörda parter. Berörda parter omfattar den inspektör som utför vägkontroller, provningscentrumet i den medlemsstat där bilen nu har registrerats eller till och med bilens köpare. Att göra uppgifterna om vägmätarställning tillgängliga är avgörande för att garantera att vägmätaren inte har manipulerats.

För det andra finns det redan ett system för informationsutbyte mellan medlemsstaterna: Eucaris. Det finns ingen anledning att skapa ett nytt system för informationsutbyte eller utreda genomförbarheten för en europeisk elektronisk fordonsinformationsplattform. Kommissionen måste i stället undersöka möjligheterna att utvidga Eucaris. Föredraganden anser att detta är den mest kostnadseffektiva lösningen, och den lösning som kan genomföras snabbast.

Slutligen anser föredraganden att påföljder för vägmätarbedrägerier är onödiga om uppgifter om vägmätarställningen görs tillgängliga för berörda parter. Att göra dessa uppgifter tillgängliga för berörda parter skulle göra det meningslöst att manipulera vägmätaren.

## ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för industrifrågor, forskning och energi uppmanar utskottet för transport och turism att som ansvarigt utskott infoga följande ändringsförslag i sitt betänkande:

### Ändringsförslag 1

#### Förslag till förordning Skäl 7

##### *Kommissionens förslag*

(7) Undersökningar visar att 8 % av olyckorna där motorcyklar är inblandade orsakas av eller kan kopplas till tekniska brister. Motorcyklister är den grupp trafikanter som har den högsta säkerhetsrisken, med en stigande trend när det gäller antalet dödsolyckor.  
***Mopedförare är överrepresenterade i antalet dödsolyckor, och mer än***

##### *Ändringsförslag*

(7) Undersökningar visar att 8 % av olyckorna där motorcyklar är inblandade orsakas av eller kan kopplas till tekniska brister. Motorcyklister är den grupp trafikanter som har den högsta säkerhetsrisken, med en stigande trend när det gäller antalet dödsolyckor. Fordonsprovningarna bör därför utvidgas till att omfatta den grupp trafikanter som

### ***1 400 förare omkom i trafiken 2008.***

Fordonsprovningarna bör därför utvidgas till att omfatta den grupp trafikanter som har de högsta riskerna, dvs. motordrivna två- eller trehjuliga fordon.

har de högsta riskerna, dvs. motordrivna två- eller trehjuliga fordon. ***Mopederna är visserligen överrepresenterade i antalet dödsolyckor men bör inte tas med, eftersom det vore både opraktiskt och mot proportionalitetsprincipen om den periodiska trafiksäkerhetsprovningen skulle vara så omfattande.***

#### *Motivering*

*Det vore opraktiskt att ta med mopederna. En mopedförare på landsbygden skulle få färdas en lång sträcka på större vägar för att komma till platsen för den periodiska trafiksäkerhetsprovningen skulle under körningen dit utsätta både sig själv och andra människor för en onödig risk.*

### **Ändringsförslag 2**

#### **Förslag till förordning Skäl 8**

##### *Kommissionens förslag*

(8) Jordbruksfordon med en maximal konstruktionshastighet som överstiger 40 km/h *användas* allt oftare istället för lastbilar vid kortare transporter. Riskpotentialen för sådana fordon kan jämföras med riskpotentialen för lastbilar, och därför bör den här fordonskategorin behandlas på samma sätt som lastbilar när det gäller trafiksäkerhetsprovning.

##### *Ändringsförslag*

(8) Jordbruksfordon med en maximal konstruktionshastighet som överstiger 40 km/h *används* allt oftare istället för lastbilar vid kortare transporter, ***och de konkurrerar sålunda med traditionella godstransportslag.*** Riskpotentialen för sådana fordon kan jämföras med riskpotentialen för lastbilar, och därför bör den här fordonskategorin behandlas på samma sätt som lastbilar när det gäller trafiksäkerhetsprovning.

#### *Motivering*

*Eftersom fordon i kategorin T5 allt oftare förekommer i vägtrafiken bör de omfattas av full trafiksäkerhetsprovning.*

### **Ändringsförslag 3**

#### **Förslag till förordning Skäl 9**

### *Kommissionens förslag*

(9) Fordon av historiskt intresse anses bevara kulturarvet från den epok då de byggdes, **och man utgår från att de knappt** används **på allmänna vägar**; därför bör det överlåtas åt medlemsstaterna att utöka perioden för periodisk trafiksäkerhetsprovning för sådana fordon. Det bör också överlåtas åt medlemsstaterna att reglera trafiksäkerhetsprovningen av andra typer av specialfordon.

### *Ändringsförslag*

(9) Fordon av historiskt intresse anses bevara kulturarvet från den epok då de byggdes. **De är kulturprodukter och används inte regelmässigt för körning i vardagslag.** Därför bör det överlåtas åt medlemsstaterna att utöka perioden för periodisk trafiksäkerhetsprovning för sådana fordon. **Denna rätt får dock inte föranleda strängare normer än vad som ursprungligen avsetts för fordonet.** Det bör också överlåtas åt medlemsstaterna att reglera trafiksäkerhetsprovningen av andra typer av specialfordon.

### *Motivering*

*Fordon av historiskt intresse är kulturprodukter och används inte regelmässigt för körning i vardagslag. Därför måste andra regler gälla för dem.*

## **Ändringsförslag 4**

### **Förslag till förordning Skäl 10**

#### *Kommissionens förslag*

(10) Trafiksäkerhetsprovning är en nationell verksamhet och bör därför utföras av medlemsstaterna eller av för ändamålet utsedda organ under medlemsstaternas tillsyn. Medlemsstaterna bör fortsatt ansvara för trafiksäkerhetsprovningen i samtliga fall, även om det nationella systemet gör det möjligt att godkänna privata organ, inklusive sådana som är involverade i reparationsverksamhet.

#### *Ändringsförslag*

(10) Trafiksäkerhetsprovning är en nationell verksamhet och bör därför utföras av medlemsstaterna eller av för ändamålet utsedda organ under medlemsstaternas tillsyn. Medlemsstaterna bör fortsatt ansvara för **hur** trafiksäkerhetsprovningen i samtliga fall **bör utformas**, även om det nationella systemet gör det möjligt att godkänna privata organ, inklusive sådana som är involverade i reparationsverksamhet.

## **Ändringsförslag 5**

### **Förslag till förordning Skäl 11**

### *Kommissionens förslag*

(11) För inspektionen av fordon och särskilt för fordonens elektroniska säkerhetskomponenter är det av avgörande betydelse att ha tillgång till de tekniska specifikationerna för varje enskilt fordon. Därför bör fordonstillverkare inte bara tillhandahålla det fullständiga dataset som omfattas av intyget om överensstämmelse, utan också ge tillgång till data som är nödvändiga för kontroll av säkerhets- och miljörelaterade **komponenters** funktion. Bestämmelserna avseende tillgång till reparations- och underhållsinformation bör tillämpas på liknande sätt för detta ändamål, så att inspektionscentrum får tillgång till de informationselement som krävs för trafiksäkerhetsprovning. Detta är av avgörande betydelse särskilt när det gäller elektroniskt styrda system och bör omfatta alla delar som har installerats av tillverkaren.

### *Ändringsförslag*

(11) För inspektionen av fordon och särskilt för fordonens elektroniska säkerhetskomponenter är det av avgörande betydelse att ha tillgång till de tekniska specifikationerna för varje enskilt fordon. Därför bör fordonstillverkare inte bara tillhandahålla det fullständiga dataset som omfattas av intyget om överensstämmelse, utan också ge tillgång till data som är nödvändiga för kontroll av säkerhets- och miljörelaterade **systems** funktion. **Dessa data bör inbegripa information som gör det möjligt att kontrollera fordonets säkerhetssystem, så att de kan kontrolleras vid periodiska trafiksäkerhetsprovningar och så att man få till stånd en kan förutsebar bedömning av när fordon godkänns eller döms ut.** Bestämmelserna avseende tillgång till reparations- och underhållsinformation bör tillämpas på liknande sätt för detta ändamål, så att inspektionscentrum får tillgång till de informationselement som krävs för trafiksäkerhetsprovning. Detta är av avgörande betydelse särskilt när det gäller elektroniskt styrda system och bör omfatta alla delar som har installerats av tillverkaren.

## **Ändringsförslag 6**

### **Förslag till förordning**

#### **Skäl 17**

### *Kommissionens förslag*

(17) Provningsfrekvensen bör anpassas efter fordonstyp **och fordonens miltal**. Fordon är mer benägna att uppvisa tekniska brister när de uppnår en viss ålder **och, i synnerhet vid intensiv användning, efter ett visst miltal**. Därför är det lämpligt att **öka provningsfrekvensen för äldre**

### *Ändringsförslag*

(17) Provningsfrekvensen bör anpassas efter fordonstyp. Fordon är mer benägna att uppvisa tekniska brister när de uppnår en viss ålder. Därför är det lämpligt att äldre fordon **provas med jämna mellanrum**.

fordon *och för fordon med höga miltal.*

## Ändringsförslag 7

### Förslag till förordning

#### Skäl 22

##### *Kommissionens förslag*

(22) Ett trafiksäkerhetsintyg bör utfärdas efter varje provning, inklusive bland annat information om fordonsidentitet och information om provningsresultaten. För att säkerställa korrekt uppföljning av trafiksäkerhetsprovningar bör medlemsstaterna organisera sådan information i en databas.

##### *Ändringsförslag*

(22) Ett trafiksäkerhetsintyg bör utfärdas efter varje provning, inklusive bland annat information om fordonsidentitet och information om provningsresultaten. För att säkerställa korrekt uppföljning av trafiksäkerhetsprovningar bör medlemsstaterna organisera sådan information i en databas. ***Om det går, bör berörda parter också kunna få en elektronisk version av trafiksäkerhetsintyget, men då måste skyddet av personuppgifter respekteras.***

## Ändringsförslag 8

### Förslag till förordning

#### Skäl 23

##### *Kommissionens förslag*

(23) Bedrägerier med vägmätare anses påverka mellan 5 och 12 % av ***försäljningen av*** begagnade bilar, vilket resulterar i betydande samhällskostnader på flera miljarder euro varje år och felaktiga bedömningar av fordons trafiksäkerhet. För att bekämpa bedrägerierna med vägmätare skulle ***en registrering av miltalet i trafiksäkerhetsintyget, kombinerat med skyldigheten att uppvisa intyget från föregående provning,*** underlätta upptäckten av ingrepp i eller manipuleringar av vägmätaren. ***Bedrägerier med vägmätare bör också mer systematiskt betraktas som en***

##### *Ändringsförslag*

(23) Bedrägerier med vägmätare anses påverka mellan 5 och 12 % ***av de*** begagnade bilar ***som säljs i eget land och vid gränsöverskridande försäljning är denna procentandel åtskilligt högre,*** vilket resulterar i betydande samhällskostnader på flera miljarder euro varje år och felaktiga bedömningar av fordons trafiksäkerhet. För att bekämpa bedrägerierna med vägmätare skulle registrering av miltalet, ***och berörda parters tillgång till dessa register i hela unionen,*** underlätta upptäckten av ingrepp i eller manipuleringar av vägmätaren. ***Med hjälp av centrala databanker över alla miltal som inhämtats hos olika aktörer (bilhandlare, verkstäder,***

*straffbar överträdelse.*

*provningscentrum) kan medlemsstaterna se efter att miltalen är korrekta under ett fordon's hela livstid. Medlemsstaterna bör göra avläsningar av vägmätarställningar tillgängliga via elektroniskt informationsutbyte, men då måste skyddet av personuppgifter respekteras.*

## Ändringsförslag 9

### Förslag till förordning Skäl 25

#### *Kommissionens förslag*

(25) Trafiksäkerhetsprovning är en del av ett mer omfattande regleringssystem som gäller för fordon under hela deras livscykel från godkännande till registrering och inspektion till skrotning. Utvecklingen och sammankopplingen av nationella och tillverkarens elektroniska fordonsdatabaser bör i princip bidra till att förbättra effektiviteten i hela administrationskedjan för fordon och bör även bidra till att minska kostnader och administrativa bördor. Kommissionen bör därför genomföra en undersökning av genomförbarhet, kostnader och fördelar avseende inrättandet av en europeisk elektronisk fordonsinformationsplattform för *detta ändamål*.

#### *Ändringsförslag*

(25) Trafiksäkerhetsprovning är en del av ett mer omfattande regleringssystem som gäller för fordon under hela deras livscykel från godkännande till registrering och inspektion till skrotning. Utvecklingen och sammankopplingen av nationella och tillverkarens elektroniska fordonsdatabaser bör i princip bidra till att förbättra effektiviteten i hela administrationskedjan för fordon och bör även bidra till att minska kostnader och administrativa bördor. Kommissionen bör därför genomföra en undersökning av genomförbarhet, kostnader och fördelar avseende inrättandet av en europeisk elektronisk fordonsinformationsplattform *och även undersöka om de nuvarande systemen för informationsutbyte skulle kunna breddas, så att plattformen också skulle omfatta delgivning av vägmätarställningar, samt utreda möjligheterna att bredda informationsdelningen ännu mera.*

## Ändringsförslag 10

### Förslag till förordning Artikel 2 – punkt 1 – strecksats 7



### *Kommissionens förslag*

– Två- eller trehjuliga fordon –  
fordonskategorierna **L1e, L2e**, L3e, L4e,  
L5e, L6e och L7e.

### *Ändringsförslag*

– Två- eller trehjuliga fordon –  
fordonskategorierna L3e, L4e, L5e, L6e  
och L7e.

### *Motivering*

*Det vore opraktiskt att ta med mopederna. En mopedförare på landsbygden skulle få färdas en lång sträcka på större vägar för att komma till platsen för den periodiska trafiksäkerhetsprovningsen skulle under körningen dit utsätta både sig själv och andra människor för en onödig risk. Dessutom skulle det göra förvaltningen onödigt betungande.*

## **Ändringsförslag 11**

### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 3 – led 7 – strecksats 2**

### *Kommissionens förslag*

– Det underhålls med reservdelar som  
utgör avbildningar av fordonets historiska  
komponenter.

### *Ändringsförslag*

– Det underhålls **eller restaureras** med  
reservdelar som utgör avbildningar av  
fordonets historiska komponenter **eller är  
tidstypiska**.

### *Motivering*

*Fordon av historiskt intresse är kulturprodukter. Alltså måste också villkoren för definitionen vara klara. Endast sådana fordon som verkligen är historiska bär vittne om en historisk utveckling. I denna förordning har man för första gången i europeisk lagstiftning gett en definition av historiska fordon. Eftersom definitionen kan bli mönsterbildande för kommande lagstiftning måste man här vara särskilt entydig.*

## **Ändringsförslag 12**

### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 3 – led 7 – strecksats 3**

### *Kommissionens förslag*

– **Inga förändringar har gjorts i**  
huvudkomponenternas tekniska  
karaktäristika (t.ex. motor, bromsar,  
styrning eller fjädring).

### *Ändringsförslag*

– Huvudkomponenternas tekniska  
karaktäristika (t.ex. motor, bromsar,  
styrning, **fordonskategori** eller fjädring) **är  
oförändrade eller tidstypiska**.

## Ändringsförslag 13

### Förslag till förordning Artikel 3 – led 7 – strecksats 4

#### *Kommissionens förslag*

– Fordonets *utseende har inte ändrats*.

#### *Ändringsförslag*

– Fordonets *framtoning utåt är oförändrad eller tidstypisk*.

## Ändringsförslag 14

### Förslag till förordning Artikel 3 – led 7 – strecksats 4a (ny)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

– *Ändringar är tidstypiska om de varit juridiskt och tekniskt möjliga att genomföra inom tio år efter det att fordonet tillverkades.*

## Ändringsförslag 15

### Förslag till förordning Artikel 3 – led 9

#### *Kommissionens förslag*

(9) trafiksäkerhetsprovning: kontroll av att ett **fordons delar och komponenter** uppfyller de säkerhets- och miljökrav som **gäller** för fordonet **vid tiden för godkännandet, den första registreringen eller ibruktagandet samt vid tiden för eftermodifiering**.

#### *Ändringsförslag*

(9) trafiksäkerhetsprovning: kontroll av att ett **fordon** uppfyller de säkerhets- och miljökrav som **är nödvändiga** för att fordonet **ska kunna användas i trafik på allmän väg**.

#### *Motivering*

*Definitionen bör bättre anpassas till att man vid trafiksäkerhetsprovningen ska se efter att fordonets säkerhets- och miljösystem fungerar väl.*

## Ändringsförslag 16

### Förslag till förordning Artikel 3 – led 16a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(16a) databank för miltal: en databank som inrättats av en medlemsstat och där miltalen hos fordon som är registrerade i medlemsstaten finns lagrade.*

## Ändringsförslag 17

### Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 3

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

3. Fordonstillverkare ska ge provningscentrumen, eller i förekommande fall den behöriga myndigheten, tillgång till den tekniska information enligt bilaga I som krävs för trafiksäkerhetsprovning. Kommissionen ska anta detaljerade regler avseende förfarandena för tillgång till den tekniska informationen i bilaga I i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2.

3. Fordonstillverkare ska **utan diskriminering** ge provningscentrumen, eller i förekommande fall den behöriga myndigheten, **samt verkstäder och tillverkare av provningsutrustning och alla berörda parter**, tillgång till den tekniska information enligt bilaga I som krävs för trafiksäkerhetsprovning. Kommissionen ska anta detaljerade regler avseende förfarandena för tillgång till den tekniska informationen i bilaga I i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2.

### *Motivering*

*Tillgången till information har stor betydelse för den periodiska trafiksäkerhetsprovningen. Sådan tillgång bör vara möjlig för alla berörda parter utan diskriminering, såsom det också står i lagstiftningen om omborddiagnostik. Detta måste garanteras för att det ska bli möjligt med lojal konkurrens.*

## Ändringsförslag 18

### Förslag till förordning Artikel 5 – punkt 1 – strecksats 1

### *Kommissionens förslag*

– Fordonskategorierna **L1e, L2e**, L3e, L4e, L5e, L6e och L7e: fyra år efter första registrering, **sedan med två års mellanrum** och därefter **varje år**.

### *Ändringsförslag*

– Fordonskategorierna L3e, L4e, L5e, L6e och L7e: fyra år efter första registrering och därefter **valtannat år**.

### *Motivering*

*Provningsfrekvensen för motorcyklar bör också utvärderas mot bakgrund av den ekonomiska och administrativa bördan för ägarna. Subsidiaritetsprincipen är tillämplig, eftersom förslaget avser ett område där unionen inte har exklusiv kompetens. För lätta motorcyklar och mopeder med en toppfart på upp till 45 km/h bör medlemsstaterna också i fortsättningen själva få avgöra om de ska genomgå periodisk trafiksäkerhetsprovning eller inte.*

## **Ändringsförslag 19**

### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 5 – punkt 1 – strecksats 2**

### *Kommissionens förslag*

– Fordonskategorierna M1, N1 och O2: fyra år efter första registrering, **sedan med två års mellanrum** och därefter **varje år**.

### *Ändringsförslag*

– Fordonskategorierna M1, N1 och O2: fyra år efter första registrering och därefter **valtannat år**.

### *Motivering*

*Subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna förutsätter att medlemsstaterna själva får bestämma om de vill ha en tätare provningsfrekvens för fordon i kategorierna M1, N1 och O2.*

## **Ändringsförslag 20**

### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 5 – punkt 2**

### *Kommissionens förslag*

**2. Om ett fordon i kategori M1 eller N1 har uppnått ett miltal på 160 000 km vid den första trafiksäkerhetsprovningen efter den första registreringen av fordonet, ska det därefter genomgå en trafiksäkerhetsprovning varje år.**

### *Ändringsförslag*

**utgår**

## Motivering

Med tanke på att moderna fordon i kategorierna M1 och N1 i genomsnitt kan köras mer, utan att det i nämnvärd grad försämrar säkerheten och miljöprestandan, och eftersom det är tekniskt möjligt att manipulera en vägmätare, bör provningsfrekvensen inte knytas till miltalet.

### Ändringsförslag 21

#### Förslag till förordning

#### Artikel 5 – punkt 4 – strecksats 3

*Kommissionens förslag*

*– I händelse av byte av innehavaren av ett fordons registreringsbevis.*

*Ändringsförslag*

*utgår*

### Ändringsförslag 22

#### Förslag till förordning

#### Artikel 5 – punkt 4 – strecksats 4a (ny)

*Kommissionens förslag*

*– Efter en vägkontroll.*

*Ändringsförslag*

### Ändringsförslag 23

#### Förslag till förordning

#### Artikel 6 – punkt 2

*Kommissionens förslag*

2. För varje område som avses i punkt 1 ska de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna eller provningscentrumet genomföra en trafiksäkerhetsprovning som minst omfattar de punkter som anges i punkt 3 i bilaga II, **med användning av den metod som är tillämplig för provning av dessa punkter.**

*Ändringsförslag*

2. För varje område som avses i punkt 1 ska de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna eller provningscentrumet genomföra en trafiksäkerhetsprovning som minst omfattar de punkter som anges i punkt 3 i bilaga II, **Provningsmetoden ska utslutas inriktad på hur fordonet fungerar. Anmärkningar får riktas mot icke typgodkända komponenter och reservdelar som kan påvisas inkräkta på fordonets säkerhets- och/eller miljöegenskaper. De testmetoder som i**

**punkt 3 i bilaga II anges som tillämpliga för provning av dessa punkter ska användas.**

### Motivering

*Det som kontrolleras vid den periodiska trafiksäkerhetsprovningen är hur fordonet fungerar och inte typgodkännandet överlag. Detta är inte ens möjligt i praktiken, eftersom vissa reservdelar är så pass inbyggda att man inte kan kontrollera dem. Påpekanden kan komma i fråga endast om det använts icke typgodkända komponenter som påvisligen inkräktar på säkerheten och miljöegenskaperna. Det fria tillhandahållandet av komponenter får inte indirekt inskränkas.*

### Ändringsförslag 24

#### Förslag till förordning Artikel 8 – punkt 4

##### *Kommissionens förslag*

4. För kontroll av **vägmätarställning, och om** informationen **inte översänts elektroniskt efter** föregående trafiksäkerhetsprovning, ska inspektören ålägga den person som uppvisar fordonet för provning att uppvisa det intyg som utfärdats efter föregående trafiksäkerhetsprovning.

##### *Ändringsförslag*

4. För kontroll av **normalt monterade vägmätare ska** informationen **från** föregående trafiksäkerhetsprovning **tillgängliggöras för inspektören i elektronisk form. Fram till dess att elektronisk informationsöverföring vunnit insteg** ska inspektören ålägga den person som uppvisar fordonet för provning att uppvisa det intyg som utfärdats efter föregående trafiksäkerhetsprovning. **Vägmätarställningen från föregående trafiksäkerhetsprovning ska göras tillgänglig för berörda parter i elektronisk form. Denna information får inte innehålla personuppgifter.**

### Ändringsförslag 25

#### Förslag till förordning Artikel 8 – punkt 5a (ny)

##### *Kommissionens förslag*

##### *Ändringsförslag*

**5a. Alla medlemsstater ska ömsesidigt erkänna trafiksäkerhetsintyg vid omregistrering av ett fordon som överförs**

*från en medlemsstat till en annan, under förutsättning att intyget är giltigt med avseende på den omregistrerande medlemsstatens provningsfrekvens.*

*Motivering*

*Att alla medlemsstater erkänner varandras trafiksäkerhetsintyg är ett viktigt steg för att fullborda den inre marknaden.*

**Ändringsförslag 26**

**Förslag till förordning  
Artikel 8 – punkt 5b (ny)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*5b. Alla medlemsstater ska ömsesidigt erkänna trafiksäkerhetsintyg vid omregistrering av ett fordon som transporterats från en medlemsstat till en annan, under förutsättning att intyget är giltigt med avseende på den omregistrerande medlemsstatens provningsfrekvens. Som grund för detta ska tjäna en provning i alla medlemsstater, vilken uppfyller likadana normer.*

*Motivering*

*Ömsesidigt erkännande är förnuftigt också i samband med omregistreringar och gränsöverskridande försäljningar. Därför måste alla EU-medlemsstater ha jämförbara normer. Som grund för detta ska tjäna en provning i alla medlemsstater, vilken uppfyller likadana normer.*

**Ändringsförslag 27**

**Förslag till förordning  
Artikel 8 – punkt 5c (ny)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*5c. Det provningscentrum eller, i förekommande fall, den behöriga myndighet som genomfört en*

*trafiksäkerhetsprovning ska efter varje sådan provning rapportera det mital som registrerats till databanken för mital, om så är tillämpligt.*

## Ändringsförslag 28

### Förslag till förordning Artikel 12 – punkt 1

#### *Kommissionens förslag*

1. Trafiksäkerhetsprovningar ska utföras av inspektörer som uppfyller de minimikrav avseende kompetens och utbildning som fastställs i bilaga VI.

#### *Ändringsförslag*

1. Trafiksäkerhetsprovningar ska utföras av inspektörer som uppfyller de minimikrav avseende kompetens och utbildning som fastställs i bilaga VI. ***Medlemsstater med högre krav bör få behålla dessa.***

#### *Motivering*

*För första gången ställs det kompetenskrav på inspektörerna. EU-medlemsstater med striktare normer bör få behålla dessa.*

## Ändringsförslag 29

### Förslag till förordning Artikel 12 – punkt 1a (ny)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

***1a. Medlemsstaterna ska arbeta för att inspektörerna får en adekvat utbildning som motsvarar kompetenskraven.***

#### *Motivering*

*I enlighet med kompetenskraven bör medlemsstaterna arbeta för en adekvat utbildning.*

## Ändringsförslag 30

### Förslag till förordning Artikel 12 – punkt 4



#### *Kommissionens förslag*

4. När inspektören genomför en trafiksäkerhetsprovning ska han/hon vara fri från intressekonflikter, särskilt beträffande ekonomisk anknytning eller person- och familjeanknytning till innehavaren av registreringsbeviset för det fordon som ska genomgå provning.

#### *Ändringsförslag*

4. När inspektören genomför en trafiksäkerhetsprovning ska han/hon vara fri från intressekonflikter, särskilt beträffande ekonomisk anknytning eller person- och familjeanknytning till innehavaren av registreringsbeviset för det fordon som ska genomgå provning. ***Detta förutsätter motsvarande normer för certifiering, till exempel motsvarande ISO-standard.***

#### *Motivering*

*För att den periodiska trafiksäkerhetsövervakningen ska präglas av jämförbarhet och oberoende bör man inom EU enas om samma normer för certifiering, till exempel motsvarande ISO-standard.*

### **Ändringsförslag 31**

#### **Förslag till förordning Artikel 15 – stycke 1**

#### *Kommissionens förslag*

Kommissionen ska utvärdera ***genomförbarhet, kostnader och fördelar avseende inrättandet*** av en elektronisk plattform för fordonsinformation i syfte att utbyta information om data som rör trafiksäkerhetsprovning mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter med ansvar för provning, registrering och godkännande av fordon, provningscentrumen och fordonstillverkarna.

#### *Ändringsförslag*

Kommissionen ska utvärdera ***hur man effektivast och ändamålsenligast kan inrätta*** en elektronisk plattform för fordonsinformation ***genom att utnyttja befintliga och redan genomförda it-lösningar avseende internationellt utbyte av data så att kostnaderna minimeras och överlappning undviks. Vid utvärderingen ska man bedöma vilket som är det lämpligaste sättet att sammankoppla de befintliga nationella systemen*** i syfte att utbyta information om data som rör trafiksäkerhetsprovning ***och avläsningar av vägmätare*** mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter med ansvar för provning, registrering och godkännande av fordon, provningscentrumen, ***testutrustningstillverkarna*** och fordonstillverkarna ***Detta bör göra det möjligt för alla berörda parter att utan***

**diskriminering få tillgång till  
fordonsinformationen.**

*Motivering*

*Tillgången till information har stor betydelse för den periodiska trafiksäkerhetsprovningen. Sådan tillgång bör vara möjlig för alla berörda parter utan diskriminering, såsom det också står i lagstiftningen om omborrdiagnostik.*

**Ändringsförslag 32**

**Förslag till förordning  
Artikel 15 – stycke 2**

*Kommissionens förslag*

På grundval av utvärderingen ska kommissionen **presentera och utvärdera olika policyalternativ, inklusive möjligheten att ta bort** kravet på ett bevis på provning enligt artikel 10. Inom två år efter den dag då denna förordning börjar tillämpas ska kommissionen **rapportera till** Europaparlamentet och rådet **om undersökningens resultat och samtidigt lägga fram ett lagstiftningsförslag om detta är lämpligt.**

*Ändringsförslag*

På grundval av utvärderingen ska kommissionen **lägga fram förslag om ökad driftskompatibilitet och standardisering av elektroniska dokument, avskaffande av** kravet på ett bevis på provning enligt artikel 10 **och inrättande av ett system för informationsutbyte om mital mellan medlemsstaterna i samband med gränsöverskridande försäljning.** Inom två år efter den dag då denna förordning börjar tillämpas ska kommissionen **för** Europaparlamentet och rådet lägga fram ett **lämpligt** lagstiftningsförslag.

**Ändringsförslag 33**

**Förslag till förordning  
Artikel 18 – punkt 2**

*Kommissionens förslag*

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 17 ska ges till kommissionen för en **obestämd tid** [från datumet för denna förordnings ikraftträdande].

*Ändringsförslag*

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 17 ska ges till kommissionen för en **period av fem år** [från datumet för denna förordnings ikraftträdande]. **Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden av fem år.**

*Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.*

## **Ändringsförslag 34**

### **Förslag till förordning Artikel 18 – punkt 5a (ny)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**5a. Kommissionen ska regelbundet avlägga rapport för Europaparlamentet om tillämpningen av förordningen och dess inverkan på unionens inre marknad och industriproduktion.**

#### *Motivering*

*Det handlar här om en känslig bransch för den europeiska nationalekonomin och det behövs ofrånkomligen mera insyn och tillsyn.*

## **Ändringsförslag 35**

### **Förslag till förordning Artikel 19 – punkt 2**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**2. Varje medlemsstat ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att manipulering av eller ingrepp i vägmätare betraktas som en straffbar överträdelse som leder till effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande påföljder.**

*utgår*

#### *Motivering*

*Påföljder kommer inte att sätta stopp för manipulering av vägmätarställning. Tillgång till uppgifter om den senaste vägmätarställningen kan åstadkomma detta utan böter eller andra påföljder.*

## ÄRENDETS GÅNG

<b>Titel</b>	Periodisk trafiksäkerhetsprovning av motorfordon och släpvagnar
<b>Referensnummer</b>	COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD)
<b>Ansvarigt utskott</b> Tillkännagivande i kammaren	TRAN 11.9.2012
<b>Yttrande från</b> Tillkännagivande i kammaren	ITRE 11.9.2012
<b>Föredragande av yttrande</b> Utnämning	Krišjānis Kariņš 25.10.2012
<b>Behandling i utskott</b>	18.3.2013
<b>Antagande</b>	25.4.2013
<b>Slutomröstning: resultat</b>	+: 42 –: 4 0: 3
<b>Slutomröstning: närvarande ledamöter</b>	Jean-Pierre Audy, Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Fabrizio Bertot, Jan Březina, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Jürgen Creutzmann, Pilar del Castillo Vera, Vicky Ford, Gaston Franco, Adam Gierek, Norbert Glante, Robert Goebbels, Fiona Hall, Jacky Hélin, Edit Herczog, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Philippe Lamberts, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Jens Rohde, Paul Rübig, Amalia Sartori, Salvador Sedó i Alabart, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Evžen Tošenovský, Catherine Trautmann, Ioannis A. Tsoukalas, Claude Turmes, Marita Ulvskog, Adina-Ioana Vălean, Kathleen Van Brempt, Alejo Vidal-Quadras
<b>Slutomröstning: närvarande suppleanter</b>	Elisabetta Gardini, Jolanta Emilia Hibner, Bernd Lange, Vladimír Remek, Algirdas Saudargas, Silvia-Adriana Țicău