



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 13.7.2012

COM(2012) 380 final

2012/0184 (COD)

Trafiksäkerhetspaketet

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och
om upphävande av direktiv 2009/40/EG**

(Text av betydelse för EES)

{SWD(2012) 206 final}

{SWD(2012) 207 final}

MOTIVERING

1. FÖRSLAGETS BAKGRUND

- Motiv och syfte

Förslaget syftar till att fastställa uppdaterade och harmoniserade regler om trafiksäkerhetsprovning av motorfordon och tillhörande släpfordon för att förbättra trafiksäkerheten och för att skydda miljön.

Med förslaget hoppas man kunna 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 minskade utsläpp från vägtransporter på grund av bristande underhåll av fordon.

- Allmän bakgrund

Innan ett fordon kan släppas ut på marknaden måste det uppfylla relevanta krav på typgodkännande eller enskilt godkännande för att säkerställa en optimal nivå för säkerhet och miljöstandarder. Varje medlemsstat måste registrera alla fordon som för första gången får ett europeiskt typgodkännande enligt det intyg för överensstämmelse som utfärdats av fordonstillverkaren. Registreringen är det officiella godkännandet för fordonet att användas på allmän väg och överensstämmer med införandedatum för krav på olika fordon.

Efter godkännandet ska fordon i trafik regelbundet genomgå periodiska trafiksäkerhetsprovningar. Målet med sådana provningar är att säkerställa att de fordon som är i trafik upprätthåller trafiksäkerheten och att de inte utgör någon fara för föraren och andra trafikanter. Bilar kontrolleras därför enligt vissa krav, som säkerhet och miljöskydd samt enligt krav för efterjustering. De fordon som används för kommersiell transport av varor med en totalmassa som överstiger 3,5 ton och fordon för kommersiell transport av fler än åtta passagerare används ofta regelbundet och intensivt och ska därför genomgå tekniska vägkontroller där fordonens överensstämmelse med tekniska krav och miljökrav kontrolleras när som helst och var som helst inom EU.

Under fordonets livscykel kan en ny registrering vara aktuell på grund av ägarbyte eller om fordonet flyttas till en annan medlemsstat för permanent användning. Bestämmelser för fordonsregistrering bör införas för att säkerställa att fordon som utgör en direkt fara för trafiksäkerheten inte används på vägarna. Målet med trafiksäkerhetsprovning är att kontrollera säkerhetskomponenternas funktion, miljöprestanda och fordonets överensstämmelse med godkännandet.

- Gällande bestämmelser

”Trafiksäkerhetspaketet” kommer att omfatta de gällande kraven som fastställts i befintlig lagstiftning om trafiksäkerhet som omfattar trafiksäkerhetsprovning², vägkontroller³ och regler för fordonsregistrering.⁴

¹ KOM(2010) 389 slutlig.

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/40/EG av den 6 maj 2009 om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet (EUT L 141, 6.6.2009, s.12.)

I jämförelse med den gällande lagstiftningen om trafiksäkerhetsprovning kommer det här förslaget att utöka omfattningen av det befintliga regelverket så att det även omfattar nya fordonskategorier inklusive motorcyklar samt antalet kontroller av äldre fordon med höga miltal. I förslaget fastställs även nya krav på åtgärder som rör provningens standard och kvalitet, som testutrustning, testpersonalens kunskaper och utbildning samt kontroll av provningssystemet.

- Överensstämmelse med andra principer och mål inom unionen

Förslaget överensstämmer med EU:s mål för säkrare vägar som fastställts i vitboken om transport⁵ och syftet är att den särskilda strategin för säkrare fordon ska ingå i de politiska riktlinjerna för trafiksäkerhet 2011-2020.

När det gäller de miljömässiga aspekterna av förslaget kommer kraven att leda till minskade koldioxidutsläpp och andra luftföroreningar från motorfordon i enlighet med EU-strategin för rena och energieffektiva fordon⁶ samt den integrerade energi- och klimatpolitiken⁷, den så kallade ”20-20-20-strategin” och bidra till att målen för en bättre luftkvalitet enligt direktiv 2008/50/EG uppnås⁸.

Slutligen följer förslaget rekommendationerna för nystarten av politiken för den inre marknaden enligt Monti-rapporten från maj 2010⁹ 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

För att utarbeta förslaget har kommissionen samrått med de berörda parterna 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.

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/30/EG av den 6 juni 2000 om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen i ändrad lydelse (EGT L 203, 10.8.2000, s. 1.)

⁴ Rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon (EGT L 138, 1.6.1999, s. 57.)

⁵ KOM(2011) 144 slutlig.

⁶ KOM(2010) 186 slutlig.

⁷ KOM(2008) 30 slutlig.

⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa (EUT L 152, 11.6.2008, s.1.)

⁹ http://ec.europa.eu/bepa/pdf/monti_report_final_10_05_2010_en.pdf.

Sammanfattning av svar och hur de har tagits i beaktande

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

Ett öppet samråd genomfördes på Internet från den 29 juli 2010 till den 24 september 2010. Kommissionen fick 9 653 svar från medborgare, medlemsstaternas myndigheter, leverantörer av utrustning, provningscentrum, verkstäder och fordonstillverkare.

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

- Extern experthjälp

Berörda fackområden/berörd sakkunskap

Förslaget kräver en bedömning av olika alternativ samt miljöpåverkan och ekonomisk och social påverkan.

Metoder

En undersökning av resultaten av de olika alternativen har genomförts av en extern konsult (Europe Economics) genom att använda flera vetenskapliga rapporter och utvärderingsrapporter som modeller och som information för beräkning av de olika alternativens kostnader och fördelar. De undersökningar som använts mest omfattar 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 2007-2008¹⁰,
- AUTOFORE (2007)
- ”MOT Scheme Evidence-base” Department of Transport (UK, 2008)
- DEKRA Road Safety Report 2008 – Strategier för att förhindra olyckor på de europeiska vägarna
- DEKRA Road Safety Report on Trucks 2009
- DEKRA Motorcycle road safety report 2010
- TÜV Reports 2009/2010.

¹⁰ KOM(2010) 754 slutlig.

Medel för att göra expertråden tillgängliga för allmänheten

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

- Konsekvensbedömning

För förslagets huvudsakliga delar behandlades följande alternativ:

- (a) Tillvägagångssättet med en oförändrad politik utgör referensfall när effekterna av andra alternativ jämförs. I det här alternativet bibehålls den nuvarande EU-lagstiftningen. Dessutom skulle inte någon kortsiktig anpassning göras av den tekniska bilagan till direktiv 2009/40/EG som nyligen ändrades genom kommittéförfarandet i direktiv 2010/48/EU.¹¹ Trafiksäkerhetsprovningarnas omfattning och frekvens kommer därför inte att ändras och man kommer inte heller att vidta ytterligare åtgärder för informationsutbyte. Ett ramverk för informationsutbyte saknas fortfarande.
- (b) Ett ”icke-bindande” tillvägagångssätt skulle utgå från bättre implementering och övervakning av den befintliga lagstiftningens tillämpning. Det här alternativet skulle inte innebära ny lagstiftning men däremot nya åtgärder från kommissionen för att förbättra provningens standard samt åtgärder för att uppmuntra utbyte av data.
- (c) Ett ”lagstiftande” tillvägagångssätt skulle bestå av två delar:
 - För att uppfylla särskilda mål för förbättring av trafiksäkerheten och fastställa obligatoriska standarder måste först EU:s minimikrav på normer för periodisk trafiksäkerhetsprovning och flygande vägkontroller av trafiksäkerheten granskas. Detta krävs för att undvika att luckor i systemet minskar effektiviteten av förbättrad vägsäkerhet i sin helhet.
 - För att uppfylla specifika mål för att göra den information som krävs för trafiksäkerhetsprovning tillgänglig skulle den andra beståndsdelen i den övergripande åtgärden i ett andra skede utgöras av ett eventuellt inrättande av ett harmoniserat system för utbyte av data som sammankopplar de befintliga databaserna så att följande säkerställs:

Alla centrum för periodisk trafiksäkerhetsprovning har tillgång till informationen enligt intyg för överensstämmelse och informationen om elektroniska säkerhetssystem (som ABS¹², ESC¹³, krockkuddar etc.).

Utbytet av kontrollresultat mellan medlemsstater ska ske så att ansvariga myndigheter har tillgång till systemet.

Rapportering av kontrollresultat - särskilt resultat från vägmätare från centrum för trafiksäkerhetsprovning till nationella och europeiska myndigheter för att skapa överensstämmelse och för att samla in statistik.

¹¹ EUT L 173, 8.7.2010, s. 47.

¹² Låsningsfria bromsar.

¹³ Antisladdsystem.

I flera medlemsstater genomför ett stort antal privata auktoriserade provningscentrum trafiksäkerhetsprovningar. För att säkerställa ett samstämmigt tillvägagångssätt ska särskilda gemensamma förfaranden som minimitidsfrister samt typ av information som ska vidarebefordras anges i lagstiftningen.

Konsekvensbedömningen har emellertid visat fördelarna med en kombinerad metod av icke-bindande och bindande lagstiftning för detta syfte. Därför har de icke-bindande åtgärderna som tidigare föreskrivits i konsekvensbedömningen integrerats i lagstiftningstexten.

3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER

- Sammanfattning av den föreslagna åtgärden

Provningscentrum ska ha tillgång till den tekniska informationen som krävs för att genomföra provningen inklusive kontroll av elektriska säkerhetskomponenter som ABS-bromsar och antisladdsystem (ESC). Tillverkarna ska möjliggöra åtkomst till sådan information eftersom information om reparationer och underhåll redan finns tillgänglig.

De fordon som ska provas kommer att utökas till två- och trehjuliga motorfordon, lätta släpvagnar med en vikt på upp till 3,5 ton och traktorer med en konstruktionshastighet som överstiger 40 km/h. Med hänsyn till fordonets ålder och årlig körsträcka kommer provningsfrekvensen att ökas, och fordon med lång körsträcka kommer därför att provas varje år på samma sätt som taxibilar och ambulanser. Trafiksäkerhetsprovningen ska göras inom fyra månader vilket ger medborgare och operatörer tillräcklig flexibilitet.

Utrustningen som används vid provning ska uppfylla särskilda minimikrav för att de provningsmetoder som beskrivs ska kunna genomföras effektivt. Identifierade brister ska bedömas enligt harmoniserade regler som är kopplade till riskerna för trafiksäkerheten.

De inspektörer som utför trafiksäkerhetsprovningar ska besitta en viss kunskapsnivå och ha lämplig utbildning. Inspektörerna får inte vara utsatta för intressekonflikter, särskilt när det gäller ekonomisk, personlig eller familjär koppling till innehavaren av fordonets registreringsbevis. Trafiksäkerhetsprovning som utförs av auktoriserade privata företag ska granskas.

Trafiksäkerhetsprovningarnas resultat samt information om fordonens körsträcka ska samlas i nationella register, vilket underlättar identifieringen av felaktiga körsträckor. Bedrägerier med vägmätare ska mer systematiskt anses som en överträdelse med påföljder.

I flera medlemsstater genomför ett stort antal privata auktoriserade provningscentrum trafiksäkerhetsprovningar. För att säkerställa ett effektivt informationsutbyte mellan medlemsstater ska nationella kontaktpunkter utses och tillhörande gemensamma förfaranden fastställas för minimitidsfrister och typ av information som ska vidarebefordras.

Kommissionen ska ha befogenhet att ändra förordningen för att, där så är lämpligt, ta utvecklingen inom lagstiftningen för EU-typgodkännande för fordonskategorier i beaktande och att uppdatera bilagorna enligt den tekniska utvecklingen via delegerade akter vilket bland annat inkluderar alternativa provningsförfaranden som baseras på moderna system för avgasefterbehandling för utsläppskontroll av NO_x och partiklar som fortfarande håller på att utvecklas.

- 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 tekniska kraven för trafiksäkerhetsprovning har satts till miniminivå inom unionen och implementeringen av kraven i medlemsstaterna har lett till stora skillnader i kraven i unionen vilket har skapat negativa följder för trafiksäkerheten och den inre marknaden.

Förslaget överensstämmer därför med subsidiaritetsprincipen.

- Proportionalitetsprincipen

Enligt konsekvensbedömningen överensstämmer förslaget med proportionalitetsprincipen eftersom det ryms inom vad som krävs för att uppnå målen med förbättrad trafiksäkerhet och miljöskydd genom att höja kvaliteten och förstärka trafiksäkerhetsprovningarna samtidigt som man skapar ett lämpligt ramverk för enkel informationsöverföring. Detta omfattar bland annat fastställande av minimistandarder för inspektörernas kunskap och utbildning eftersom dagens fordon är avancerade maskiner som är fulla av komplex teknik. Detta gäller även för minimikraven för provningsutrustningen som ska användas vid trafiksäkerhetsprovningar. Alla dessa åtgärder är nödvändiga för att förbättra kvaliteten på provningarna.

- Val av regleringsform

Föreslagen regleringsform: Förordning.

En förordning är lämplig eftersom den säkerställer överensstämmelse utan att behöva införlivas i medlemsstaternas lagstiftning.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte unionens budget.

5. ÖVRIGT [OM SÅ KRÄVS]

- Upphävande av gällande lagstiftning

Att förslaget antas medför att gällande lagstiftning upphör att gälla.

- Europeiska ekonomiska samarbetsområdet

Förslaget rör en fråga inom EES och omfattar därför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

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 yttrande¹⁴,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande¹⁵,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) I sin vitbok *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde - ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem* av den 28 mars 2011¹⁶ presenterar kommissionen en "nollvision" för att uppnå ett mål med nästan inga dödsolyckor i trafiken i unionen till 2050. Fordonsteknik förväntas leda till stora förbättringar av säkerhetsresultaten inom vägtransporten, så att detta mål kan uppnås.
- (2) I sitt meddelande *Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020*¹⁷, föreslog kommissionen att man ska fortsätta arbeta för att halvera antalet döda i trafiken inom EU till 2020 med början 2010. För att uppnå detta mål har kommissionen utarbetat sju strategiska mål som omfattar åtgärder för säkrare fordon, en strategi för att minska antalet skador och förbättrad säkerhet för sårbara trafikanter, särskilt motorcyklister.

¹⁴ EUT C, s.

¹⁵ EUT C, s.

¹⁶ KOM(2011) 144 slutlig.

¹⁷ KOM(2010) 389 slutlig.

- (3) Trafiksäkerhetsprovning är en del av ett större system som ska säkerställa att fordon hålls i ett säkert och i miljöhänsen godtagbart skick under användning. Systemet bör omfatta periodiska trafiksäkerhetsprovningar för alla fordon och vägkontroller för fordon som används för kommersiella transporter samt bestämmelser om ett förfarande för fordonsregistrering för att säkerställa att fordon som utgör en direkt trafiksäkerhetsrisk inte används på vägarna.
- (4) Flera tekniska standarder och krav avseende fordonssäkerhet har antagits i unionen. Det är emellertid nödvändigt att säkerställa, med hjälp av ett system med periodiska trafiksäkerhetsprovningar, att fordon efter att ha släppts ut på marknaden fortsätter att uppfylla säkerhetsstandarder under hela livscykeln. Systemet bör gälla för fordonskategorier enligt definitionerna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG,¹⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon¹⁹ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG av den 26 maj 2003 om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer, av släpvagnar och utbytbara dragna maskiner till sådana traktorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon och om upphävande av direktiv 74/150/EEG.²⁰
- (5) Det finns ett tydligt samband mellan nivån på trafiksäkerheten och antalet tekniska brister i fordon. Under 2009 rapporterades 35 000 dödsfall på europeiska vägar. Baserat på antagandet att tekniska brister bidrar till dödsfall i proportion till hur de bidrar till olyckor kan mer än 2 000 dödsfall per år i EU vara kopplade till tekniska brister hos fordon. På grundval av tillgängliga studier skulle mellan 900 och 1 100 av dessa dödsfall kunna undvikas om lämpliga förbättringar av systemet för trafiksäkerhetsprovning genomfördes.
- (6) En stor del av den totala mängden utsläpp från vägtransporter, särskilt koldioxidutsläpp, orsakas av ett fåtal fordon med dåligt fungerande avgasreningssystem. Man beräknar att 5 % av fordonsbeståndet står för 25 % av alla förorenande utsläpp. Ett periodiskt system med trafiksäkerhetsprovningar skulle därför även förbättra miljön genom en minskning av fordonens genomsnittliga avgasutsläpp.
- (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 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.

¹⁸ EGT L 124, 9.5.2002, s. 1.

¹⁹ EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.

²⁰ EUT L 171, 9.7.2003, s. 1.

- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (12) För att uppnå en hög kvalitet på provningarna i unionen bör provningsutrustning som ska användas vid testning, samt underhåll och kalibrering av utrustningen, specificeras på unionsnivå.
- (13) Inspektörer bör när de utför trafiksäkerhetsprovningar agera oberoende, och alla intressekonflikter bör undvikas. Resultatet av trafiksäkerhetsprovningar bör därför inte vara kopplat till lön eller annan ekonomisk eller personlig förmån.
- (14) Provningresultat bör inte ändras i kommersiellt syfte. Endast om resultaten av en trafiksäkerhetsprovning som utförts av en inspektör är uppenbart felaktiga bör tillsynsmyndigheten kunna ändra resultaten av en trafiksäkerhetsprovning.
- (15) En hög standard på trafiksäkerhetsprovningar förutsätter att provningspersonalen har kunskaper och kompetens på hög nivå. Ett utbildningssystem som omfattar en grundutbildning och regelbunden påbyggnadsutbildning bör inrättas. En övergångsperiod bör fastställas för att möjliggöra en smidig övergång till det periodiska utbildningssystemet för den befintliga provningspersonalen.
- (16) För att säkerställa att provningen håller hög kvalitet över tiden bör medlemsstaterna åläggas att inrätta ett kvalitetssäkringssystem som omfattar förfarandena för godkännande, övervakning och återkallande samt indragning eller upphävande av godkännandet att genomföra trafiksäkerhetsprovningar.

- (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 fordon och för fordon med höga miltal.
- (18) För att ge fordonsägare och operatörer viss flexibilitet bör medlemsstaterna ha möjlighet att fastställa en period på flera veckor under vilken den periodiska trafiksäkerhetsprovningen ska genomföras.
- (19) Trafiksäkerhetsprovningarna bör omfatta alla punkter som är relevanta för fordonets specifika design, konstruktion och utrustning. Inom dessa punkter och med beaktande av fordonsteknikens nuvarande nivå bör moderna elektroniska system inkluderas i förteckningen över de punkter som ska provas. För att uppnå en harmonisering av trafiksäkerhetsprovningen bör provningsmetoder tillhandahållas för var och en av de punkter som ska provas.
- (20) För att underlätta harmoniseringen och för att säkerställa enhetliga standarder bör en icke uttömmande förteckning över de vanligaste felorsakerna tillhandahållas för alla punkter som ska provas. För att uppnå enhetlighet i bedömningen av det provade fordonets tillstånd bör upptäckta fel bedömas enligt en gemensam standard.
- (21) Om brister hittas under en trafiksäkerhetsprovning, i synnerhet brister som utgör en risk för trafiksäkerheten, bör innehavaren av fordonets registreringsbevis åtgärda dessa brister utan dröjsmål. Vid farliga brister bör fordonets registreringsbevis dras in tills bristerna har åtgärdats till fullo.
- (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.
- (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 straffbar överträdelse.
- (24) I flera medlemsstater genomför ett stort antal privata auktoriserade provningscentrum trafiksäkerhetsprovningar. För att säkerställa ett effektivt informationsutbyte mellan medlemsstater bör nationella kontaktpunkter inrättas, och det bör fastställas vissa gemensamma förfaranden avseende åtminstone tidsfrister och arten av den information som ska vidarebefordras.
- (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 tillverkares 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.

- (26) För att komplettera den här förordningen med ytterligare tekniska detaljer bör kommissionen ges befogenhet att anta akter enligt artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt för att, där det är lämpligt, beakta utvecklingen av unionslagstiftning om typgodkännande i relation till fordonskategorier samt behovet att uppdatera bilagorna mot bakgrund av tekniska framsteg. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd, även på expertnivå, under det förberedande arbetet. Kommissionen bör i sitt arbete med att förbereda och utarbeta delegerade akter säkerställa att relevanta handlingar översänds till Europaparlamentet och rådet samtidigt, i rätt tid och på lämpligt sätt.
- (27) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen ges genomförandebefogenheter. Genomförandebefogenheterna bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter²¹.
- (28) Provningsanläggningar och provningsutrustning som används i provningscentrumen bör uppfylla de krav som uppställts för genomförande av trafiksäkerhetsprovningar. Eftersom detta medför betydande investeringar och anpassningar som kanske inte kan genomföras omedelbart bör en period av fem år medges för att uppfylla dessa krav. En motsvarande femårsperiod bör medges för tillsynsorganen så att de kan uppfylla alla kriterier och krav avseende godkännande av och tillsyn över provningscentrumen.
- (29) Eftersom målet med denna förordning, nämligen att fastställa gemensamma minimikrav och harmoniserade regler för genomförande av trafiksäkerhetsprovning av fordon i unionen, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan bättre kan uppnås på unionsnivå, får unionen anta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (30) Denna förordning tar hänsyn till de grundläggande rättigheterna och beaktar de principer som framför allt erkänns i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, till vilken det hänvisas i artikel 6 i fördraget om Europeiska unionen.
- (31) Genom denna förordning uppdateras de tekniska krav som fastställts i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/40/EG av den 6 maj 2009 om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet²², och dess tillämpningsområde utvidgas för att i synnerhet inkludera inrättandet av provningscentrum och deras tillsynsorgan samt utseendet av inspektörer som ska anförtros genomförandet av trafiksäkerhetsprovningar. Detta direktiv bör därför

²¹ EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

²² EUT L 141, 6.6.2009, s. 12.

upphävas. Denna förordning integrerar dessutom reglerna i kommissionens rekommendation 2010/378/EU av den 5 juli 2010 om bedömning av brister vid trafiksäkerhetsprovning enligt direktiv 2009/40/EG²³ i syfte att bättre reglera metoderna för trafiksäkerhetsprovning.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

SYFTE, DEFINITIONER OCH OMFATTNING

Artikel 1

Syfte

Genom denna förordning inrättas ett system med periodiska trafiksäkerhetsprovningar av fordon.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Denna förordning gäller fordon med en konstruktionshastighet som överstiger 25 km/h i följande kategorier enligt direktiv 2002/24/EG, direktiv 2007/46/EG och direktiv 2003/37/EG:
 - Motorfordon med minst fyra hjul som används för persontransport med högst åtta säten utöver förarsätet – fordonskategori M1.
 - Motorfordon som används för persontransport med mer än åtta säten utöver förarsätet – fordonskategorierna M2 och M3.
 - Motorfordon med minst fyra hjul som vanligtvis används för godstransport på väg och med en högsta tillåtna vikt som inte överstiger 3 500 kg – fordonskategori N1.
 - Motorfordon som används för godstransport med en högsta tillåtna vikt som överstiger 3 500 kg – fordonskategorierna N2 och N3.
 - Släpvagnar och påhängsvagnar med en högsta tillåtna vikt som inte överstiger 3 500 kg – fordonskategorierna O1 och O2.
 - Släpvagnar och påhängsvagnar med en högsta tillåtna vikt som överstiger 3 500 kg – fordonskategorierna O3 och O4.
 - Två- eller trehjuliga fordon – fordonskategorierna L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e och L7e.

²³ EUT L 173, 8.7.2010, s. 74.

- Hjultraktorer med en maximal konstruktionshastighet som överstiger 40 km/h
– fordonskategori T5.

2. Denna förordning gäller inte för följande:

- Fordon av historiskt intresse.
- Fordon som tillhör försvarsmakten, brandförsvaret, civilskyddet eller räddningstjänsten.
- Fordon som används i jordbruks-, trädgårds-, skogsbruks-, lantbruks- eller fiskeföretag och som har en maximal konstruktionshastighet som inte överstiger 40 km/h.
- Specialfordon för transport av cirkus- och nöjesparksutrustning med en maximal konstruktionshastighet som inte överstiger 40 km/h och som endast används inom medlemsstatens territorium.

3. Medlemsstaterna får införa nationella krav avseende trafiksäkerhetsprovning för fordon som förtecknas i punkt 2 och som är registrerade på deras territorium.

Artikel 3 **Definitioner**

I denna förordning gäller följande definitioner:

- (1) *fordon*: ett icke spårbundet motorfordon eller dess släpvagn.
- (2) *motorfordon*: ett motordrivet fordon på hjul som framdrivs av egen kraft med en maximal konstruktionshastighet som överstiger 25 km/h.
- (3) *släpvagn*: ett icke självgående fordon på hjul som har konstruerats och tillverkats för att dras av ett motorfordon.
- (4) *påhängsvagn*: en släpvagn som har utformats för att kopplas till ett motorfordon på så sätt att en del av påhängsvagnen vilar på motorfordonet och att en väsentlig del av påhängsvagnens vikt och dess lasts vikt upptas av motorfordonet.
- (5) *två- och trehjuliga fordon*: motordrivna fordon med två hjul med eller utan sidovagn, trehjuliga motorcyklar och fyrehjuliga motorcyklar.
- (6) *fordon som är registrerat i en medlemsstat*: ett fordon som är registrerat eller i tjänst i en medlemsstat.
- (7) *fordon av historiskt intresse*: ett fordon som uppfyller samtliga följande villkor:
 - Det tillverkades för minst 30 år sedan.
 - Det underhålls med reservdelar som utgör avbildningar av fordonets historiska komponenter.

- Inga förändringar har gjorts i huvudkomponenternas tekniska karakteristika (t.ex. motor, bromsar, styrning eller fjädring).
 - Fordonets utseende har inte ändrats.
- (8) *innehavare av registreringsbevis*: den person i vars namn fordonet registrerats.
- (9) *trafiksäkerhetsprovning*: kontroll av att ett fordon 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.
- (10) *godkännande*: alla typer av godkännande enligt direktiv 2007/46/EG.
- (11) *brister*: tekniska defekter och andra brister som konstaterats vid en trafiksäkerhetsprovning.
- (12) *trafiksäkerhetsintyg*: intyg som utfärdats av den behöriga myndigheten eller ett provningscentrum och som omfattar provningsresultatet och den övergripande bedömningen av fordonet.
- (13) *inspektör*: en person som av en medlemsstat fått auktorisation att genomföra trafiksäkerhetsprovningar i ett provningscentrum eller på uppdrag av en behörig myndighet.
- (14) *behörig myndighet*: en myndighet eller ett offentligt organ som ansvarar för hanteringen av det nationella systemet för trafiksäkerhetsprovning inklusive, när det är lämpligt, genomförandet av trafiksäkerhetsprovningar.
- (15) *provningscentrum*: offentliga eller privata organ eller inrättningar, inklusive de som utför fordonsreparationer, som godkänts av en medlemsstat för att genomföra trafiksäkerhetsprovningar.
- (16) *tillsynsmyndighet*: ett organ som inrättats av en medlemsstat och som ansvarar för godkännande av och tillsyn över provningscentrum.

KAPITEL II

ALLMÄNNA SKYLDIGHETER

Artikel 4

Ansvarsområden

1. Motorfordon och släpvagnar till dessa fordon ska genomgå periodisk provning i enlighet med denna förordning i den medlemsstat där de är registrerade.
2. Trafiksäkerhetsprovningar ska endast genomföras av den behöriga myndigheten i en medlemsstat eller av provningscentrum som godkänts av medlemsstater.
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.

4. Innehavaren av registreringsbeviset ansvarar för att fordonet alltid är säkert och alltid hålls i ett trafikdugligt skick.

KAPITEL III

KRAV FÖR TRAFIKSÄKERHETSPROVNING

Artikel 5

Datum och frekvens för provning

1. Fordon ska bli föremål för en trafiksäkerhetsprovning varje årsdag från den första registreringen, med minsta intervall enligt följande:
 - Fordonskategorierna L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e och L7e: fyra år efter första registrering, sedan med två års mellanrum och därefter varje år.
 - Fordonskategorierna M1, N1 och O2: fyra år efter första registrering, sedan med två års mellanrum och därefter varje år.
 - Fordon i kategori M1 som är registrerade som taxi eller ambulans, fordonskategorierna M2, M3, N2, N3, T5, O3 och O4: ett år efter första registrering och därefter varje år.
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.
3. Innehavaren av registreringsbeviset får begära att provningscentrumet, eller i förekommande fall den behöriga myndigheten, ska genomföra trafiksäkerhetsprovningen under en period som omfattar början av den månad som föregår den månad då den årsdag som avses i punkt 1 infaller till och med utgången av den andra månaden efter detta datum, utan att detta påverkar datumet för nästa trafiksäkerhetsprovning.
4. Oaktat datumet för den senaste trafiksäkerhetsprovningen får den behöriga myndigheten begära att fordonet ska genomgå en trafiksäkerhetsprovning eller ytterligare provning före det datum som avses i punkterna 1 och 2 i följande fall:
 - Efter en olycka med allvarliga skador på fordonets viktigaste säkerhetsrelaterade komponenter såsom hjul, fjädring, deformationszoner, styrning eller bromsar.
 - När fordonets säkerhets- och miljörelaterade system och komponenter har ändrats eller modifierats.
 - I händelse av byte av innehavaren av ett fordons registreringsbevis.

Artikel 6 **Provningsmetod och innehåll**

1. Trafiksäkerhetsprovningen ska omfatta de områden som avses i punkt 2 i bilaga II.
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.

Artikel 7 **Bedömning av brister**

1. För varje punkt som ska testas återfinns i bilaga III en minimiförteckning över möjliga brister och deras allvarlighetsgrad.
2. När inspektören genomför en trafiksäkerhetsprovning ska han/hon tilldela varje upptäckt brist en allvarlighetsgrad och klassificera den i en av följande grupper:
 - Mindre brister som inte har någon betydande inverkan på fordonets säkerhet samt andra mindre avvikelser från kraven.
 - Större brister som kan påverka fordonets säkerhet eller som kan innebära att andra trafikanter utsätts för risker, samt andra mer betydande avvikelser från kraven.
 - Farliga brister som utgör en direkt och omedelbar risk för trafiksäkerheten, så att fordonet inte under några omständigheter bör användas på väg.
3. Ett fordon med brister i fler än en bristgrupp enligt punkt 2 ska klassificeras i den grupp som motsvarar den allvarligaste bristen. Ett fordon som uppvisar flera brister i samma grupp ska klassificeras i närmaste grupp med högre allvarlighetsgrad om den kombinerade effekten av dessa brister resulterar i en högre risk för trafiksäkerheten.

Artikel 8 **Trafiksäkerhetsintyg**

1. Det provningscentrum, eller i förekommande fall den behöriga myndigheten, som har genomfört en trafiksäkerhetsprovning av ett fordon ska utfärda ett trafiksäkerhetsintyg för fordonet som åtminstone ska omfatta de delar som fastställs i bilaga IV.
2. Provningscentrumet, eller i förekommande fall den behöriga myndigheten, ska till den person som uppvisar fordonet för provning överlämna trafiksäkerhetsintyget eller, om det rör sig om ett elektroniskt trafiksäkerhetsintyg, en vederbörligen bestyrkt utskrift av ett sådant intyg.
3. Från och med dagen för denna förordnings ikraftträdande och senast tre år därefter ska provningscentrumen på elektronisk väg till den behöriga myndigheten i en medlemsstat överlämna den information som nämns i trafiksäkerhetsintyg som de

utfärdar. Informationen ska överlämnas inom skälig tid efter utfärdandet av trafiksäkerhetsintygen. Fram till detta datum får provningscentrumen överlämna informationen till den behöriga myndigheten på valfritt annat sätt. Den behöriga myndigheten ska spara informationen i 36 månader från datumet för mottagande.

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.
5. Resultaten från trafiksäkerhetsprovningen ska anmälas till fordonets registreringsmyndighet. Denna anmälan ska innehålla den information som nämns i trafiksäkerhetsintyget.

Artikel 9

Uppföljning av brister

1. Om endast mindre brister har konstaterats ska innehavaren av registreringsbeviset se till att sådana brister åtgärdas utan dröjsmål. Fordonet behöver inte nödvändigtvis genomgå en ny provning.
2. Vid större brister ska den behöriga myndigheten besluta om villkoren enligt vilka ett fordon får användas innan det genomgår en ny trafiksäkerhetsprovning. Provningen ska genomföras inom sex veckor efter den första provningen.
3. Vid farliga brister får fordonet inte användas på allmän väg och registreringsbeviset ska dras in enligt artikel 3a i Europaparlamentets och rådets direktiv XXX om ändring av rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon²⁴ tills bristerna har åtgärdats och ett nytt trafiksäkerhetsbevis har utfärdats som intygar att fordonet är i ett trafikdugligt skick.

Artikel 10

Provningsbevis

Provningscentrumet, eller i förekommande fall den behöriga myndigheten i den medlemsstat som har genomfört en trafiksäkerhetsprovning av ett fordon som är registrerat på dess territorium, ska utfärda ett bevis för varje fordon som med godkänt resultat har genomgått en sådan provning. På beviset ska datumet för nästa trafiksäkerhetsprovning anges.

Varje medlemsstat ska erkänna det bevis som utfärdats enligt punkt 1.

²⁴ EUT L XXX, XX.XX.XXX, s. XX

KAPITEL IV

ANDRA BESTÄMMELSER

Artikel 11

Provningsanläggningar och provningsutrustning

1. Provningsanläggningar och provningsutrustning som används för genomförande av trafiksäkerhetsprovningar ska uppfylla de tekniska minimikraven i bilaga V.
2. Provningscentrumen, eller i förekommande fall den behöriga myndigheten, ska underhålla provningsanläggningarna och provningsutrustningen enligt tillverkarens specifikationer.
3. All utrustning som används för mätningar ska kalibreras regelbundet enligt tillverkarens specifikationer.

Artikel 12

Inspektörer

1. Trafiksäkerhetsprovningar ska utföras av inspektörer som uppfyller de minimikrav avseende kompetens och utbildning som fastställs i bilaga VI.
2. Medlemsstaterna ska utfärda ett intyg till inspektörer som uppfyller minimikraven avseende kompetens och utbildning. Intyget ska åtminstone omfatta den information som nämns i punkt 3 i bilaga VI.
3. Inspektörer som är anställda av behöriga myndigheter i medlemsstaterna eller av ett provningscentrum den dag då denna förordning börjar tillämpas är undantagna från kraven i punkt 1 i bilaga VI. Medlemsstaterna ska utfärda ett intyg om likvärdighet till dessa inspektörer.
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.
5. Provningscentrumet ska informera den person som uppvisar fordonet för provning om de reparationer som behöver utföras och får inte ändra provningsresultaten i kommersiellt syfte.
6. Resultaten av en trafiksäkerhetsprovning som utförts av en inspektör får endast ändras av tillsynsmyndigheten om slutsatserna i den trafiksäkerhetsprovning som utförts av inspektören är uppenbart felaktiga.

Artikel 13

Godkännande av och tillsyn över provningscentrum

1. En tillsynsmyndighet ska genomföra åtminstone de uppgifter som anges i punkt 1 i bilaga VII och ska uppfylla kraven i punkt 2 och 3 i samma bilaga.

Medlemsstaterna ska offentliggöra de regler och förfaranden som omfattar organisation, uppgifter och krav som gäller för personal inom tillsynsmyndigheter.

Tillsynsmyndigheter ska vara oberoende av provningscentrum och fordonstillverkare.

2. Provningscentrum som drivs av en behörig myndighet är undantagna från kraven avseende godkännande och tillsyn.

KAPITEL V

SAMARBETE OCH INFORMATIONsutbyte

Artikel 14

Administrativt samarbete mellan medlemsstaterna

1. Medlemsstaterna ska utse en nationell kontaktpunkt som ansvarar för informationsutbytet med de andra medlemsstaterna och kommissionen med avseende på tillämpningen av denna förordning.
2. Medlemsstaterna ska meddela kommissionen namn och kontaktinformation för sina nationella kontaktpunkter senast *[ett år efter denna förordnings ikraftträdande]* och ska utan dröjsmål informera kommissionen om eventuella förändringar i denna information. Kommissionen ska upprätta en förteckning över alla kontaktpunkter och överlämna den till medlemsstaterna.

Artikel 15

Elektronisk plattform för fordonsinformation

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.

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.

KAPITEL VI

BESTÄMMELSER OM GENOMFÖRANDEBEFOGENHETER OCH DELEGERADE BEFOGENHETER

Artikel 16

Trafiksäkerhetskommitté

1. Kommissionen ska bistås av en kommitté. Kommittén ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När hänvisning görs till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas. När kommitténs utlåtande ska inhämtas genom ett skriftligt förfarande, ska det förfarandet avslutas utan resultat om ordföranden så beslutar eller om en enkel majoritet av kommittéledamöterna så begär inom tidsfristen för inlämnandet av yttrandet.

Artikel 17

Delegerade akter

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 19 i följande syfte:

- För att uppdatera artikel 2.1 och artikel 5.1 och 5.2 för att ta hänsyn till ändringarna i fordonskategorierna till följd av de ändringar av lagstiftningen som avses i artikel 3.1.
- För att uppdatera bilagorna mot bakgrund av tekniska framsteg eller för att ta hänsyn till ändringar i internationell lagstiftning eller i unionslagstiftning.

Artikel 18

Delegeringens utövande

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
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*].
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 17 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 17 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.

KAPITEL VII

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 19

Påföljder

1. Medlemsstaterna ska besluta om vilka påföljder som ska tillämpas vid överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de genomförs. Påföljderna ska vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande.
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.
3. Medlemsstaterna ska anmäla dessa bestämmelser till kommissionen senast *[ett år efter denna förordnings tillämpningsdag]* och ska utan dröjsmål meddela den eventuella senare ändringar som påverkar bestämmelserna.

Artikel 20

Övergångsbestämmelser

1. Provningsinstrument och provningsutrustning som avses i artikel 11 och som inte uppfyller minimikraven i bilaga V den *[denna förordnings tillämpningsdag]* får användas för trafiksäkerhetsprovning under en period som inte överstiger fem år efter detta datum.
2. Medlemsstaterna ska tillämpa kraven i bilaga VII senast fem år efter den dag då denna förordning börjar tillämpas.

Artikel 21

Upphävande

Direktiv 2009/40/EG och kommissionens rekommendation 2010/378/EU upphävs från och med den *[den här förordningens tillämpningsdag]*.

Artikel 22
Ikraftträdande och tillämpning

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

Den är tillämplig [12 månader efter ikraftträdandet].

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande