

Tisdagen den 2 juli 2013

Ändring 73
Förslag till förordning
Bilaga IV

Kommissionens förslag

Ändring

[...]

utgår

P7_TA(2013)0297

Periodisk trafiksäkerhetsprovning av motorfordon och släpvagnar *I**

Europaparlamentets ändringar antagna den 2 juli 2013 av 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)) ⁽¹⁾

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)

(2016/C 075/34)

Ändring 1
Förslag till förordning
Skäl 3

Kommissionens förslag

Ändring

- (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**.

- (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. **Periodisk provning bör vara det främsta verktyget** för att säkerställa **trafiksäkerhet**. **Vägkontroller av nyttofordon bör endast utgöra ett komplement till periodisk provning och bör rikta sig till fordon som utgör en direkt trafiksäkerhetsrisk.**

⁽¹⁾ Ärendet återförvisades till det ansvariga utskottet för ytterligare behandling enligt artikel 57.2 andra stycket i arbetsordningen (A7-0210/2013).

Tisdagen den 2 juli 2013

Ändring 2
Förslag till förordning
Skäl 3a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

- (3a) *Alla fordon som används på allmän väg ska, utan att det påverkar kraven på periodisk trafiksäkerhetsprovning, alltid vara trafiksäkra när de används.*

Ändring 3
Förslag till förordning
Skäl 3b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

- (3b) *Åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten bör omfatta informationskampanjer till fordonsägare så att de utifrån grundläggande kontroller av sina fordon skaffar sig goda arbetsmetoder och vanor.*

Tisdagen den 2 juli 2013

Ändring 4 och 115
Förslag till förordning
Skäl 4

Kommissionens förslag

- (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, 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 fordon 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.

Ändring

- (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. **Efterhandsmonterad utrustning som påverkar fordonets egenskaper ur säkerhets- och miljöhänsen får inte göra dessa egenskaper sämre än vad de var vid tiden för godkännande, den första registreringen eller ibruktagandet. Medlemsstaterna skulle kunna införa nationella krav på trafiksäkerhetsprovning** för fordonskategorier enligt definitionerna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon; **detta nationella system för trafiksäkerhetsprovningar bör gälla för fordonskategorier enligt definitionerna i** 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 fordon 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.

Ändring 5
Förslag till förordning
Skäl 5a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

- (5a) **Med hänsyn till att man genom att i god tid uppdaga ett trafiksäkerhetsrelevant fel på ett fordon medverkar till att avhjälpa detta fel och därigenom till att undvika en olycka bör de minskade följdkostnaderna för olyckor bidra till att bygga upp ett bonussystem.**

Tisdagen den 2 juli 2013

Ändring 6
Förslag till förordning
Skäl 6

Kommissionens förslag

- (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.

Ändring

- (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. **Detta gäller även de ökade utsläppen av partiklar och NOx från moderna fordonskonstruktioner, vilka kräver en mer övergripande utsläppsprovning som omfattar kontroll i drift, med en elektronisk kontrollenhet, av att fordonets inbyggda diagnosystem (OBD) är helt och fungerar. Denna provning bekräftas genom de befintliga provningarna av avgassystemet för att garantera en komplett utsläppsprovning, eftersom enbart OBD-kontroll inte ger tillförlitliga resultat.** Ett periodiskt system med trafiksäkerhetsprovningar skulle därför även förbättra miljön genom en minskning av fordonens genomsnittliga avgasutsläpp.

Ändring 8
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.

Ändring

- (8) Jordbruksfordon med en maximal konstruktionshastighet som överstiger 40 km/h **används i vissa fall i stället** för lastbilar **till godstransporter. Det är viktigt att se till att de jordbruksfordon som används till detta ändamål** behandlas på samma sätt som lastbilar när det gäller trafiksäkerhetsprovning.

Tisdagen den 2 juli 2013

Ändring 9
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.

Ändring

- (9) Fordon av historiskt intresse **bevarar** kulturarvet från den **tid** då de byggdes, **behålls i ett historiskt korrekt skick** och används **sällan som vardagsfordon. Det** bör överlåtas åt medlemsstaterna att utöka perioden för periodisk trafiksäkerhetsprovning för sådana fordon **eller att reglera systemen för trafiksäkerhetsprovning**. Det bör också överlåtas åt medlemsstaterna att reglera trafiksäkerhetsprovningen av andra typer av specialfordon.

Ändring 10
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**.

Ändring

- (10) Trafiksäkerhetsprovning är en nationell verksamhet och bör **således genomföras av den berörda medlemsstaten** eller av **offentliga organ som utsetts av staten för detta uppdrag** eller av organ eller institutioner – även auktoriserade privata sådana – som utsetts av och som direkt övervakas av staten. Om de institutioner som utsetts att handha trafiksäkerhetsprovning **samtidigt utför reparationer av fordon, bör** medlemsstaterna särskilt kontrollera att objektivitet och en hög kvalitet på provningen upprätthålls.

Ändring 11
Förslag till förordning
Skäl 10a (nytt)

Kommissionens förslag

- (10a) För att förbättra den fria rörligheten inom unionen bör medlemsstaterna ömsesidigt erkänna det trafiksäkerhetsintyg som utfärdas i den ursprungliga registreringsmedlemsstaten vid omregistrering.

Tisdagen den 2 juli 2013

Ändring 12
Förslag till förordning
Skäl 10b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

- (10b) *När det finns bevis för att man uppnått en tillräcklig harmonisering av trafiksäkerhetsprovningen bör det fastställas bestämmelser om fullt ömsesidigt erkännande av trafiksäkerhetsintyg i hela unionen.*

Ändring 13
Förslag till förordning
Skäl 11

Kommissionens förslag

Ändring

- (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.**

- (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 tekniska inspektioner och så att man kan förutsäga när fordon godkänns eller döms ut.**

Ändring 14
Förslag till förordning
Skäl 12

Kommissionens förslag

Ändring

- (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.

- (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. **Innovationer som kan leda till minskade kostnader och optimerade fördelar i samband med provningssystem, förfaranden och utrustning bör uppmuntras.**

Tisdagen den 2 juli 2013

Ändring 15
Förslag till förordning
Skäl 13

Kommissionens förslag

- (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.**

Ändring

- (13) Inspektörer bör när de utför trafiksäkerhetsprovningar agera oberoende, och alla intressekonflikter bör undvikas. **Medlemsstaterna bör se till att bedömningar görs på ett riktigt sätt och särskilt se till att de är objektiva.**

Ändring 16
Förslag till förordning
Skäl 13a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

- (13a) **Provningscentrumen måste upprätthålla en hög kvalitet och objektivitet för att målet om ökad trafiksäkerheten ska kunna uppnås. Därför bör provningscentrum som genomför trafiksäkerhetsprovningar till exempel uppfylla minimikraven i fråga om kvalitetssäkringen ISO 17020 om krav på verksamhet inom olika typer av kontrollorgan.**

Ändring 17
Förslag till förordning
Skäl 14

Kommissionens förslag

Ändring

- (14) Provningsresultat 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.

- (14) Provningsresultat 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 **och besluta om lämpliga påföljder för det organ som utfärdat trafiksäkerhetsintyget.**

Tisdagen den 2 juli 2013

Ändring 18
Förslag till förordning
Skäl 15

Kommissionens förslag

- (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.

Ändring

- (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. ***Det ska vara möjligt för medlemsstater som redan i dag ställer högre krav på utbildnings-, kompetens-, och provningsnivå än minimikraven att behålla sin högre nivå.***

Ändring 19
Förslag till förordning
Skäl 17

Kommissionens förslag

- (17) Provningsfrekvensen bör anpassas efter fordonstyp ***och fordons 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***.

Ändring

- (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 oftare***.

Tisdagen den 2 juli 2013

Ändring 20
Förslag till förordning
Skäl 19

Kommissionens förslag

- (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.

Ändring

- (19) Trafiksäkerhetsprovningarna bör omfatta alla punkter som är relevanta för fordonets specifika design, konstruktion och utrustning. **Dessa punkter bör uppdateras mot bakgrund av den senaste forskningen och de tekniska framstegen rörande fordonssäkerhet. Hjul som inte motsvarar standarden och som kopplas på axlar som inte motsvarar standarden bör behandlas som kritiska från säkerhetssynpunkt och följaktligen underställas trafiksäkerhetsprovning.** 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.

Ändring 21
Förslag till förordning
Skäl 20a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

- (20a) **Det bör fastställas gemensamma höga minimistandarder för trafiksäkerhetsprovning i unionen så att de medlemsstater som redan har en högre nivå än vad som krävs för trafiksäkerhetsprovning enligt denna förordning kan bibehålla sina högre standarder och anpassa dem till tekniska framsteg i förekommande fall.**

Tisdagen den 2 juli 2013

Ändring 22
Förslag till förordning
Skäl 21

Kommissionens förslag

- (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.

Ändring

- (21) Om brister hittas under en trafiksäkerhetsprovning, i synnerhet **om dessa** brister **innebär att fordonet** utgör en risk för trafiksäkerheten, bör innehavaren av fordonets registreringsbevis åtgärda dessa brister utan dröjsmål. Vid farliga brister bör **fordonet inte få användas på allmän väg** tills bristerna har åtgärdats till fullo.

Ändring 23
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.

Ändring

- (22) **För att säkerställa en korrekt uppföljning av provningsresultaten bör** ett trafiksäkerhetsintyg utfärdas efter varje provning. **Det bör även skapas i elektroniskt format med samma detaljnivå i fråga om** information om fordonsidentitet och **resultat av provningen som anges i ursprungsintyget. Medlemsstaterna bör dessutom** organisera sådan information i en **central** databas **så att man lätt kan kontrollera att resultaten av den periodiska tekniska inspektionen är äkta.**

Tisdagen den 2 juli 2013

Ändring 24
Förslag till förordning
Skäl 22a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

- (22a) *Eftersom vissa medlemsstater inte kräver registrering av vissa fordonskategorier, t.ex. lätta släpvagnar, ska informationen i fråga om de positiva resultaten av provningen placeras på en synlig plats på fordonet för att visa att fordonet har klarat trafiksäkerhetsprovet.*

Ändring 25
Förslag till förordning
Skäl 23

Kommissionens förslag

Ändring

- (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.

- (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 en registrering av miltalet i trafiksäkerhetsintyget, kombinerat med skyldigheten att uppvisa intyget från föregående provning, underlätta upptäckten av ingrepp i eller manipuleringar av vägmätaren. **Inrättandet av en europeisk elektronisk fordonsinformationsplattform som under iakttagande av dataskyddet och under fordonens hela livscykel registrerar fordonens vägmätarställning och allvarliga olyckor bidrar också till att förhindra manipuleringar och göra viktig information tillgänglig. Dessutom bör** bedrägerier med vägmätare mer systematiskt betraktas som en straffbar överträdelse.

Tisdagen den 2 juli 2013

Ändring 26
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 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.**

Ändring

- (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 **skulle** bidra till att förbättra effektiviteten i hela administrationskedjan för fordon och minska kostnader och administrativa bördor.

Ändring 27
Förslag till förordning
Skäl 25a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

- (25a) Eftersom målet med förordningen bör vara att främja ytterligare samordning och standardisering av periodiska trafiksäkerhetsprovningar av fordon, vilket i slutändan bör mynna ut i en inre marknad för periodiska trafiksäkerhetsprovningar inom unionen med ett system för ömsesidigt erkännande av trafiksäkerhetsintyg som innebär att fordon kan provas i vilken medlemsstat som helst, bör kommissionen utarbeta en rapport om samordningsframstegen för att fastställa när ett sådant system för ömsesidigt erkännande skulle kunna inrättas.

Tisdagen den 2 juli 2013

Ändring 28
Förslag till förordning
Skäl 26

Kommissionens förslag

- (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.

Ändring

- (26) **I syfte att uppdatera** den här förordningen **bör** befogenhet att anta akter **i enlighet med** artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt **delegeras till kommissionen** 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 **av särskild betydelse** att kommissionen genomför lämpliga samråd **under sitt förberedande arbete, inklusive** på expertnivå. **När kommissionen förbereder och utarbetar** delegerade akter **bör den se till** att relevanta handlingar översänds **samtidigt** till Europaparlamentet och rådet och **att det sker så snabbt som möjligt och** på lämpligt sätt.

Ändring 29
Förslag till förordning
Skäl 29

Kommissionens förslag

- (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.

Ändring

- (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, kan 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. **Medlemsstaterna kan besluta att fastställa högre krav än minimistandarderna.**

Ändring 30
Förslag till förordning
Artikel 1

Kommissionens förslag

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

Ändring

Genom denna förordning inrättas ett system med periodiska trafiksäkerhetsprovningar av fordon **som ska genomföras på grundval av tekniska minimistandarder och minimikrav i syfte att garantera en hög trafiksäkerhet och en hög miljöskyddsnivå.**

Tisdagen den 2 juli 2013

Ändring 31

Förslag till förordning

Artikel 2 – punkt 1 – strecksats 1

Kommissionens förslag

- Motorfordon **med minst fyra hjul som används för persontransport med** högst åtta säten utöver förarsätet – fordonskategori M1.

Ändring

- Motorfordon **som har konstruerats och tillverkats primärt för transport av personer och deras bagage och som har** högst åtta säten utöver förarsätet – fordonskategori M1.

Ändring 32

Förslag till förordning

Artikel 2 – punkt 1 – strecksats 2

Kommissionens förslag

- Motorfordon som **används för persontransport med** mer än åtta säten utöver förarsätet – fordonskategorierna M2 och M3.

Ändring

- Motorfordon som **har konstruerats och tillverkats primärt för transport av personer och deras bagage och som har** mer än åtta säten utöver förarsätet – fordonskategorierna M2 och M3.

Ändring 33

Förslag till förordning

Artikel 2 – punkt 1 – strecksats 3

Kommissionens förslag

- 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.

Ändring

- Motorfordon **som har konstruerats och tillverkats primärt** för godstransport med en **maxvikt** som inte överstiger **3,5 ton** – fordonskategori N1.

Ändring 34

Förslag till förordning

Artikel 2 – punkt 1 – strecksats 4

Kommissionens förslag

- Motorfordon som **används** för godstransport med en **högsta tillåtna vikt** som överstiger **3 500 kg** – fordonskategorierna N2 och N3.

Ändring

- Motorfordon som **har konstruerats och tillverkats primärt** för godstransport med en **maxvikt** som överstiger **3,5 ton** – fordonskategorierna N2 och N3.

Tisdagen den 2 juli 2013

Ändring 35

Förslag till förordning

Artikel 2 – punkt 1 – strecksats 5

Kommissionens förslag

-
- Släpvagnar och **påhängsvagnar** med en högsta tillåtna vikt som inte överstiger **3 500 kg** – **fordonskategorierna O1 och O2**.

Ändring

-
- Släpvagnar **som har konstruerats och tillverkats för gods- eller persontransport samt som husrum** med en högsta tillåtna vikt **på över 750 kg men** som inte överstiger **3,5 ton** – **fordonskategori O2**.

Ändring 36

Förslag till förordning

Artikel 2 – punkt 1 – strecksats 6

Kommissionens förslag

-
- Släpvagnar och **påhängsvagnar** med en **högsta tillåtna vikt** som överstiger **3 500 kg** – **fordonskategorierna O3 och O4**.

Ändring

-
- Släpvagnar **som har konstruerats och tillverkats för gods- eller persontransport samt som husrum** med en **maxvikt** som överstiger **3,5 ton** – **fordonskategorierna O3 och O4**.

Ändring 117/1

Förslag till förordning

Artikel 2 – punkt led 7

Kommissionens förslag

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

Ändring

-
- **Från och med den 1 januari 2016**, två- eller trehjuliga fordon – **fordonskategorierna L3e, L4e, L5e och L7e**.

Ändring 38

Förslag till förordning

Artikel 2 – punkt 1 – strecksats 8

Kommissionens förslag

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

Ändring

-
- Hjultraktorer **i kategori T5 som används främst på allmän väg** med en maximal konstruktionshastighet som överstiger 40 km/h.

Tisdagen den 2 juli 2013

Ändring 39

Förslag till förordning

Artikel 2 – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

1a. Medlemsstaten kan utvidga skyldigheten att genomföra regelbundna trafiksäkerhetsprovningar till andra fordonsgrupper. Medlemsstaterna ska informera kommissionen om eventuella beslut om förlängningar som de fattar med angivande av skälen till dessa beslut.

Ändring 117/2

Förslag till förordning

Artikel 5 – punkt 1 b (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1b. Denna förordning ska tillämpas från och med den 1 januari 2018 för följande fordonskategorier, såvida kommissionen i sin rapport under artikel 18a inte visar att en sådan åtgärd skulle vara ineffektiv:

— Två- eller trehjuliga fordon – fordonskategorierna L1e, L2e och L6e.

Ändring 40

Förslag till förordning

Artikel 2 – punkt 2 – strecksats 2

Kommissionens förslag

Ändring

— Fordon som **tillhör** försvarsmakten, brandförsvaret, civilskyddet eller räddningstjänsten.

— Fordon som **används av** försvarsmakten, brandförsvaret, civilskyddet eller räddningstjänsten.

Ändring 41

Förslag till förordning

Artikel 2 – punkt 2 – strecksats 4a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

— Släpvagnar i fordonskategori O2 med en högsta tillåtna vikt som inte överstiger 2,0 ton, med undantag för släpvagnar av husvagnstyp i fordonskategori O2.

Tisdagen den 2 juli 2013

Ändring 42
Förslag till förordning
Artikel 3 – led 5

Kommissionens förslag	Ändring
(5) två- och trehjuliga fordon: motordrivna fordon med två hjul med eller utan sidovagn, trehjuliga motorcyklar och fyrehjuliga motorcyklar.	utgår

Ändring 43
Förslag till förordning
Artikel 3 – led 7

Kommissionens förslag	Ändring
(7) fordon av historiskt intresse: ett fordon som uppfyller samtliga följande villkor:	(7) fordon av historiskt intresse: ett fordon som anses vara historiskt av den medlemsstat där fordonet är registrerat eller av en av dess utsedda behöriga myndigheter och som uppfyller samtliga följande villkor:
— Det tillverkades för minst 30 år sedan.	— Det tillverkades eller registrerades för första gången för minst 30 år sedan.
— Det underhålls med reservdelar som utgör avbildningar av fordonets historiska komponenter.	— Den särskilda fordonsmodellen, i enlighet med unionens relevanta rättsakter om typgodkännande, tillverkas inte längre.
— Inga förändringar har gjorts i huvudkomponenternas tekniska karakteristika (t.ex. motor, bromsar, styrning eller fjädring).	— Det bevaras och behålls i ett historiskt korrekt skick och har därför inte genomgått omfattande tekniska anpassningar.
— Fordonets utseende har inte ändrats.	

Ändring 44
Förslag till förordning
Artikel 3 – led 9

Kommissionens förslag	Ändring
(9) trafiksäkerhetsprovning: kontroll av att ett fordonas 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.	(9) trafiksäkerhetsprovning: en provning för att säkerställa att fordonet är säkert att använda på allmänna vägar och uppfyller de säkerhets- och miljökrav som gäller vid tiden för godkännandet, den första registreringen eller ibruktagandet eller vid tiden för eftermodifiering.

Tisdagen den 2 juli 2013

Ändring 45
Förslag till förordning
Artikel 3 – led 13

Kommissionens förslag

(13) inspektör: en person som av en medlemsstat fått auktorisation att genomföra trafiksäkerhetsprovningar i ett provningscentrum eller på uppdrag av en behörig myndighet.

Ändring

(13) inspektör: en person som av en medlemsstat **eller en behörig myndighet** fått auktorisation att genomföra trafiksäkerhetsprovningar i ett provningscentrum eller på uppdrag av en behörig myndighet.

Ändring 46
Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Trafiksäkerhetsprovningar ska **endast** genomföras av den behöriga myndigheten i **en medlemsstat** eller av **provningscentrum som godkänts av medlemsstater**.

Ändring

2. Trafiksäkerhetsprovningar ska **i regel** genomföras **i den medlemsstat där fordonet är registrerat** av den behöriga myndigheten i **den medlemsstaten** eller av **ett offentligt organ som utsetts av staten för detta uppdrag eller av organ eller institutioner, inklusive auktoriserade privata sådana, som certifierats av och övervakas av staten**.

Ändring 47
Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 3

Kommissionens förslag

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.

Ändring

3. Fordonstillverkare ska **utan kostnad** ge provningscentrumen **och provutrustningstillverkarna**, eller i förekommande fall den behöriga myndigheten, tillgång till den tekniska information enligt bilaga I som krävs för trafiksäkerhetsprovning. **Denna information ska för provutrustningstillverkare inbegripa den information som krävs för att man med provutrustningen ska kunna genomföra en bedömning av huruvida fordonets elektroniska kontrollsystem fungerar på ett tillfredsställande sätt eller ej.** Kommissionen ska anta detaljerade regler avseende förfarandena för tillgång till den tekniska informationen i bilaga I **samt undersöka möjligheten att inrätta en enda kontaktpunkt, i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2.**

Tisdagen den 2 juli 2013

Ändring 48

Förslag till förordning

Kapitel 3 – rubriken

Kommissionens förslag

KRAV FÖR TRAFIKSÄKERHETSPROVNING

Ändring

MINIMIKRAV FÖR TRAFIKSÄKERHETSPROVNING

Ändring 50

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.**

Ändring

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

Ändring 51

Förslag till förordning

Artikel 5 – punkt 1 – strecksats 3

Kommissionens förslag

— 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.

Ändring

— Fordon i kategori M1 som är registrerade som taxi eller ambulans, fordonskategorierna M2, M3, N2, N3, O3 och O4: ett år efter första registrering och därefter varje år.

Ändring 52

Förslag till förordning

Artikel 5 – punkt 1 – strecksats 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

— **Fordon i kategori T5 som används främst på allmän väg: ett år efter första registrering och därefter varje år.**

Ändring 53

Förslag till förordning

Artikel 5 – punkt 1 – strecksats 3b (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

— **Andra fordonskategorier: enligt intervaller som fastställs av registreringsmedlemsstaten.**

Tisdagen den 2 juli 2013

Ändring 54
Förslag till förordning
Artikel 5 – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

1a. Det står varje medlemsstat fritt att stödja trafiksäkerhetsprovningar om fordonsägaren bestämmer sig för att minska provningsintervallen till ett år. Stödperioden ska börja tidigast tio år efter den första registreringen av fordonet.

Ändring 55
Förslag till förordning
Artikel 5 – punkt 1b (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

1b. En medlemsstat kan kräva att fordon i alla klasser som är registrerade inom dess territorium ska genomgå mer frekventa periodiska trafiksäkerhetsprovningar.

Ändring 56
Förslag till förordning
Artikel 5 – punkt 2

Kommissionens förslag

Ändring

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.

utgår

Ändring 57
Förslag till förordning
Artikel 5 – punkt 3

Kommissionens förslag

Ändring

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.

3. Innehavaren av registreringsbeviset får begära att provningscentrumet, eller i förekommande fall den behöriga myndigheten *eller de organ och institutioner som certifierats av och övervakas av staten*, 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.

Tisdagen den 2 juli 2013

Ändring 58

Förslag till förordning

Artikel 5 – punkt 4 – strecksats 3

Kommissionens förslag

— *I händelse av byte av innehavaren av ett fordonas registreringsbevis.*

Ändring

utgår

Ändring 59

Förslag till förordning

Artikel 5 – punkt 4 – strecksats 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

— *När fordonet har uppnått ett miltal på 160 000 km.*

Ändring 60

Förslag till förordning

Artikel 6 – punkt 1

Kommissionens förslag

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

Ändring

1. Trafiksäkerhetsprovningen ska omfatta **åtminstone** de områden som avses i bilaga II.

Ändring 61

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.

Ändring

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 **eller ett likvärdigt alternativ som godkänts av en behörig myndighet** för provning av dessa punkter.

Tisdagen den 2 juli 2013

Ändring 62

Förslag till förordning

Artikel 8 – punkt 1

Kommissionens förslag

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.

Ändring

1. Det provningscentrum, eller, i förekommande fall, den behöriga myndighet som har genomfört en trafiksäkerhetsprovning av ett fordon ska utfärda ett trafiksäkerhetsintyg för fordonet som **även ska finnas tillgängligt i elektronisk form och** åtminstone omfatta de delar som fastställs i bilaga IV. **Kommissionen ska utarbeta ett enhetligt europeiska formulär för trafiksäkerhetsprovning.**

Ändring 63

Förslag till förordning

Artikel 8 – punkt 2

Kommissionens förslag

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**.

Ändring

2. **Så snart provningen har genomförts med ett tillfredsställande resultat ska** provningscentrumet, eller i förekommande fall den behöriga myndigheten, till den person som uppvisar fordonet för provning överlämna **ett trafiksäkerhetsintyg** eller, om **trafiksäkerhetsintyget är i elektronisk form, tillhandahålla en utskrift av testresultaten.**

Ändring 64

Förslag till förordning

Artikel 8 – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag

2a. **I de fall där en ansökan om omregistrering av ett fordon har tagits emot, och fordonet ursprungligen kommer från en annan medlemsstat, ska registreringsmyndigheterna erkänna fordonets trafiksäkerhetsintyg så snart dess giltighet har kontrollerats under omregistreringen. Erkännandet ska gälla för samma period som den ursprungliga giltighetstiden på intyget, förutom i de fall där den ursprungliga giltighetstiden är längre än den maximala lagstadgade giltighetstiden i den medlemsstat där fordonet omregistreras. I sådana fall ska giltigheten justeras nedåt och beräknas från det datum som det ursprungliga trafiksäkerhetsintyget utfärdades för fordonet. Innan denna förordning börjar tillämpas ska medlemsstaterna underrätta varandra om det format på trafiksäkerhetsintyget som erkänns av deras respektive behöriga myndigheter samt utbyta anvisningar för hur äktheten kontrolleras.**

Ändring

Tisdagen den 2 juli 2013

Ändring 65

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.

Ändring

4. För kontroll av vägmätarställning, **där sådan förekommer**, och om informationen från den kontrollen 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 **om intyget inte har utfärdats på elektronisk väg**.

Ändring 66

Förslag till förordning

Artikel 8 – punkt 5

Kommissionens förslag

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

Ändring

5. Resultaten från trafiksäkerhetsprovningen ska **omgående** anmälas till fordonets registreringsmyndighet **på elektronisk väg**. Den anmälan ska innehålla den information som nämns i trafiksäkerhetsintyget.

Ändring 67

Förslag till förordning

Artikel 9 – punkt 2

Kommissionens förslag

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.

Ändring

2. Vid större brister **får** den **nationella** 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.

Ändring 68

Förslag till förordning

Artikel 9 – punkt 3

Kommissionens förslag

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 fordon tills bristerna har åtgärdats och ett nytt trafiksäkerhetsbevis har utfärdats som intygar att fordonet är i ett trafikdugligt skick**.

Ändring

3. Vid farliga brister **kan medlemsstaten eller den behöriga myndigheten förhindra eller begränsa användningen av** fordonet på allmän väg tills **alla farliga brister** har åtgärdats.

Tisdagen den 2 juli 2013

Ändring 69

Förslag till förordning

Artikel 10 – punkt 1

Kommissionens förslag

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.

Ändring

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. **Detta bevis behöver inte utfärdas om det är möjligt att i fordonets registreringsintyg göra en anteckning om genomgången trafiksäkerhetsprovning och ange datum för nästa trafiksäkerhetsprovning.**

Ändring 70

Förslag till förordning

Artikel 10 – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

Om det kontrollerade fordonet tillhör en fordonskategori som inte behöver registreras i den medlemsstat där det togs i bruk ska beviset på provning placeras på en synlig plats på fordonet.

Ändring 71

Förslag till förordning

Artikel 10 – stycke 2

Kommissionens förslag

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

Ändring

Varje medlemsstat ska erkänna det bevis som utfärdats **av en annan medlemsstat enligt stycke 1 eller motsvarande anteckning i fordonets registreringsintyg, förutsatt att beviset har utfärdats för ett fordon som är registrerat i denna medlemsstat.**

Ändring 72

Förslag till förordning

Artikel 11 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Provningsanläggningar och provningsutrustning som används för genomförande av trafiksäkerhetsprovningar ska uppfylla de tekniska minimikraven i bilaga V.

Ändring

1. Provningsanläggningar och provningsutrustning som används för genomförande av trafiksäkerhetsprovningar ska **minst** uppfylla de tekniska minimikraven i bilaga V.

Tisdagen den 2 juli 2013

Ändring 73

Förslag till förordning

Artikel 11 – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

1a. De provningscentrum i vilka inspektörer utför trafik-säkerhetsprovningar ska auktoriseras av en medlemsstat eller av dess behöriga myndighet.

Ändring 74

Förslag till förordning

Artikel 11 – punkt 1b (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

1b. Provningscentrum som redan godkänts av medlemsstaterna när denna förordning träder i kraft måste minst fem år efter ikraftträdandet av denna förordning åter kontrolleras med avseende på om de uppfyller minimikraven.

Ändring 75

Förslag till förordning

Artikel 11 – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

2a. För att uppfylla minimikraven i fråga om kvalitetssäk-ring ska provningscentrumen uppfylla de krav som anges av den auktoriserande medlemsstaten. Provningscentrumen ska garantera objektivitet och hög kvalitet vid fordonsprovningen.

Ändring 76

Förslag till förordning

Artikel 12 – punkt 1

Kommissionens förslag

Ändring

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

1. Trafiksäkerhetsprovningar ska utföras av inspektörer som uppfyller de minimikrav avseende kompetens och utbildning som fastställs i bilaga VI. **Medlemsstaterna får fastställa ytterligare kompetens- och utbildningskrav.**

Tisdagen den 2 juli 2013

Ändring 77

Förslag till förordning

Artikel 12 – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

1a. Medlemsstaterna ska föreskriva att inspektörerna får en adekvat utbildning som motsvarar kompetenskraven.

Ändring 78

Förslag till förordning

Artikel 12 – punkt 2

Kommissionens förslag

Ändring

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.

2. **De behöriga myndigheterna eller, i tillämpliga fall, godkända utbildningscentrum** 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.

Ändring 79

Förslag till förordning

Artikel 12 – punkt 3

Kommissionens förslag

Ändring

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.

3. Inspektörer som är anställda **eller auktoriserade** 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.

Ändring 80

Förslag till förordning

Artikel 12 – punkt 4a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

4a. En person som har genomfört reparationer eller underhåll på ett fordon får inte medverka som inspektör i den efterföljande periodiska trafiksäkerhetsprovningen av detta fordon, såvida inte tillsynsmyndigheten har konstaterat att en hög objektivitetsnivå kan garanteras. Medlemsstaterna kan föreskriva stängare krav avseende åtskillnaden mellan verksamheter.

Tisdagen den 2 juli 2013

Ändring 81

Förslag till förordning

Artikel 12 – punkt 5

Kommissionens förslag

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.

Ändring

5. Provningscentrumet ska informera den person **eller reparationsverkstad** som uppvisar fordonet för provning om de **brister som konstaterats på fordonet** och får inte ändra provningsresultaten i kommersiellt syfte.

Ändring 82

Förslag till förordning

Artikel 13 – punkt 1 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag

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

Ändring

Varje medlemsstat ska säkerställa tillsyn av provningscentrumen inom dess territorium.

Ändring 83

Förslag till förordning

Artikel 13 – punkt 2

Kommissionens förslag

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

Ändring

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

Ändring 84

Förslag till förordning

Artikel 15

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.

Ändring

Kommissionen ska utvärdera **det effektivaste och mest ändamålsenliga sättet att inrätta** en elektronisk plattform för fordonsinformation **genom att utnyttja befintliga och redan införda informationslösningar gällande internationellt datautbyte för att minimera kostnaden och undvika dubbelarbete. 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

Tisdagen den 2 juli 2013

Kommissionens förslag

Ändring

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.

Kommissionen ska även utvärdera insamlingen och lagringen av redan existerande och säkerhetsrelevanta uppgifter avseende fordon som varit inblandade i allvarliga olyckor. Dessa uppgifter ska åtminstone omfatta information om utbytta och reparerade säkerhetsrelevanta komponenter.

Informationen om ett fordonets historia bör kunna tas fram av inspektörer för att bedöma det fordon som visas upp och, i avidentifierad form, av medlemsstaterna så att de kan planera och genomföra åtgärder som ökar trafiksäkerheten, samt av innehavaren av registreringsbeviset eller fordonsägaren.

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 **och att inrätta ett system för informationsutbyte om fordonens miltal och allvarliga olyckor under deras livscykel mellan medlemsstaterna i samband med gränsöverskridande försäljning.** 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.

Ändring 85

Förslag till förordning

Artikel 17

Kommissionens förslag

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.**

Ändring

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt **artikel 18** för att uppdatera följande:

- (a) **Fastställandet av fordonskategorier i** artikel 2.1 och artikel 5.1 och 5.2 för att ta hänsyn till **eventuella ändringar av** fordonskategorierna till följd av de ändringar av **föreskrifter gällande typgodkännande** som avses i **artikel 2.1, utan att provningarnas omfattning eller frekvens ändras.**
- (b) **Punkt 3 i bilaga II med avseende på metoder och orsaker till brister, samt bilaga V om det finns effektivare och mer ändamålsenliga provningsmetoder och bilaga I om det krävs ytterligare information för att genomföra trafiksäkerhetsprovningar.**

Tisdagen den 2 juli 2013

Kommissionens förslag

Ändring

- (c) Punkt 3 i bilaga II med avseende på listan över punkter som provas, metoderna och orsakerna till brister, samt bilaga III med avseende på bedömningen av brister, bilaga V för att de ska stämma överens med utvecklingen av unionens säkerhets- och miljöskyddsbestämmelser, och bilaga I om ytterligare information krävs för att genomföra trafiksäkerhetsprovningar.

Ändring 86

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].

Ändring

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 17 ska ges till kommissionen för en **period av fem år från och med** [den dag då denna förordning träder i kraft]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenheter 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.

Ändring 87

Förslag till förordning

Artikel 18a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

Artikel 18a

Rapportering av två- och trehjuliga motorfordon

Kommissionen ska senast [tre år från och med den dag då denna förordning offentliggörs] överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om inbegripandet av två- och trehjuliga fordon i denna förordning. I rapporten ska trafiksäkerhetssituationen i unionen för denna kategori av fordon bedömas. Kommissionen ska framför allt jämföra trafiksäkerhetsresultaten för denna kategori av fordon i medlemsstater som genomför trafiksäkerhetsprovningar av denna fordonskategori med de medlemsstater som inte provar denna fordonskategori för att kunna avgöra om trafiksäkerhetsprovningar av två- och trehjuliga fordon står i proportion till de fastställda trafiksäkerhetsmålen. I tillämpliga fall ska rapporten åtföljas av lagstiftningsförslag.

Tisdagen den 2 juli 2013

Ändring 110
Förslag till förordning
Artikel 18b (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

Artikel 18b

Rapportering

Kommissionen ska senast [fem år från och med den dag då denna förordning offentliggörs] överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet och konsekvenserna av denna förordning, särskilt vad gäller provningsfrekvensen, samordningen av periodiska trafiksäkerhetsprovningar och tillämpningen av bestämmelserna om ömsesidigt erkännande av trafiksäkerhetsintyg vid registrering av fordon från en annan medlemsstat. I rapporten ska man även utvärdera om samordningsnivån är tillräcklig för att möjliggöra fullt ömsesidigt erkännande av trafiksäkerhetsintyg i hela unionen och om det finns ett behov av striktare europeiska standarder för att uppnå detta mål. I tillämpliga fall ska rapporten åtföljas av lagstiftningsförslag.

Ändring 88
Förslag till förordning
Artikel 19 – punkt 2

Kommissionens förslag

Ändring

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.

2. Varje medlemsstat ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att manipulering av eller ingrepp i **säkerhets- och miljörelevanta fordonskomponenter och fordonssystem** och vägmätare betraktas som en straffbar överträdelse som leder till effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande påföljder **samt för att garantera att vägmätarställningen är korrekt under fordonets hela livscykel.**

Ändring 89
Förslag till förordning
Bilaga I – del 5 – led 5.3 – strecksats 8a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

— **Rekommenderat däcktryck**

Tisdagen den 2 juli 2013

Ändring 90**Förslag till förordning****Bilaga II – led 1 – punkt 4a (nytt)***Kommissionens förslag**Ändring*

Om det inte är möjligt att prova ett fordon med den metod som rekommenderas i denna bilaga kan provningscentrumet genomföra provningen med en alternativ metod som har godkänts skriftligt av vederbörande behörig myndighet. Den behöriga myndigheten måste vara säker på att säkerhets- och miljökraven är uppfyllda.

Ändring 91**Förslag till förordning****Bilaga II – del 3 – komponent 1.8 – led a***Kommissionens förslag*

1.8 Bromsvätska	Mätning av kokpunkt eller vatteninnehåll	(a) Bromsvätskans kokpunkt är för låg eller vatteninnehållet för högt
-----------------	--	--

Parlamentets Ändring

1.8 Bromsvätska	Mätning av kokpunkt eller vatteninnehåll	(a) Bromsvätskans kokpunkt är för låg
-----------------	--	---------------------------------------

Ändring 92**Förslag till förordning****Bilaga II – del 3 – komponent 3.3 – led a***Kommissionens förslag*

3.3. Backspeglar eller annan backanordning	Visuell kontroll.	(a) Spegel eller annan anordning saknas eller inte är monterad enligt kraven ⁽¹⁾ .
--	-------------------	---

Parlamentets Ändring

3.3. Backspeglar eller annan backanordning	Visuell kontroll.	(a) Spegel eller annan anordning saknas eller är inte monterad enligt kraven ⁽¹⁾ , inklusive de krav som anges i direktiv 2007/38/EG om eftermontering av speglar på tunga fordon registrerade i gemenskapen.
--	-------------------	---

Tisdagen den 2 juli 2013

Ändring 93
Förslag till förordning
Bilaga II – del 3 – komponent 4.1.2

Kommissionens förslag

- | | |
|--------------------|--|
| 4.1.2. Inställning | Fastställ den horisontella inriktningen av varje Strålkastarens inställning är inte inom de gränser strålkastare vid halvljus med hjälp av en anord- som fastställs i kraven.
ning för strålkastarinställning eller skärm. |
|--------------------|--|

Parlamentets Ändring

- | | |
|--------------------|--|
| 4.1.2. Inställning | Fastställ den horisontella och vertikala inrikt- Strålkastarens inställning är inte inom de gränser
ningen av varje strålkastare vid halvljus med hjälp ning som fastställs i kraven.
av en anordning för strålkastarinställning och en
elektronisk kontrollanordning för att prova den
dynamiska funktionen där så är relevant. |
|--------------------|--|

Ändring 94
Förslag till förordning
Bilaga II – del 3 – komponent 4.1.3

Kommissionens förslag

- | | |
|---------------------------|--|
| 4.1.3. Av- och påslagning | Visuell kontroll och kontroll genom manövrering. (a) Omkopplarens funktion överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ (antal strålkastare som tänds samtidigt)

(b) Manöverorganet fungerar bristfälligt. |
|---------------------------|--|

Parlamentets Ändring

- | | |
|---------------------------|--|
| 4.1.3. Av- och påslagning | Visuell kontroll och kontroll genom manövrering (a) Omkopplarens funktion överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ (antal strålkastare som tänds samtidigt)
och, om så är lämpligt, med hjälp av en
elektronisk kontrollanordning.

(b) Manöverorganet fungerar bristfälligt. |
|---------------------------|--|

Tisdagen den 2 juli 2013

Ändring 95
Förslag till förordning
Bilaga II – del 3 – komponent 4.1.5

Kommissionens förslag

- 4.1.5. Inställningsanordning (där sådan är obligatorisk) Visuell kontroll och **om möjligt** kontroll genom manövrering. (a) Anordningen fungerar inte.
- (b) Manuell anordning kan inte manövreras från förarplatsen.

Parlamentets Ändring

- 4.1.5. Inställningsanordning (där sådan är obligatorisk) Visuell kontroll och kontroll genom manövrering (a) Anordningen fungerar inte.
- och, om så är lämpligt, med hjälp av en elektronisk kontrollanordning.**
- (b) Manuell anordning kan inte manövreras från förarplatsen.

Ändring 96
Förslag till förordning
Bilaga II – del 3 – komponent 4.3.2

Kommissionens förslag

- 4.3.2. Av- och påslagning Visuell kontroll och kontroll genom manövrering. (a) Strömbrytarens funktion överensstämmer inte med kraven.
- (b) Manöverorganet fungerar bristfälligt.

Parlamentets Ändring

- 4.3.2. Av- och påslagning **av stoppljus – nödbromsljus** Visuell kontroll och kontroll genom manövrering (a) Strömbrytarens funktion överensstämmer inte med kraven.
- med hjälp av en elektronisk kontroll-anordning för att variera bromspedal-sensorns ingående värde och genom observation kontrollera nödbromsljusens funktion.**
- (b) Manöverorganet fungerar bristfälligt.
- (ba) Nödbromsljusen fungerar inte eller fungerar inte korrekt.**

Tisdagen den 2 juli 2013

Ändring 97
Förslag till förordning
Bilaga II – del 3 – komponent 4.5.2

Kommissionens förslag

4.5.2 Inställning (X) ⁽²⁾	Kontroll genom manövrering och med hjälp av en anordning för strålkastarinställning	Främre dimljusets horisontella inställning felaktig när ljusmönstret har en ljus/mörker-gräns.
--------------------------------------	---	--

Parlamentets Ändring

4.5.2 Inställning (X) ⁽²⁾	Kontroll genom manövrering och med hjälp av en anordning för strålkastarinställning	Främre dimljusets horisontella och vertikala inställning felaktig när ljusmönstret har en ljus/mörker-gräns.
--------------------------------------	---	---

Ändring 98
Förslag till förordning
Bilaga II – del 3 – komponent 5.2.2. – led da (nytt)

Kommissionens förslag

5.2.2. Hjul	Visuell kontroll av båda sidorna på alla hjul med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning.	(a) Brottskada eller felaktig svetsning
		(...)

Parlamentets Ändring

5.2.2. Hjul	Visuell kontroll av båda sidorna på alla hjul med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning.	(a) Brottskada eller felaktig svetsning
		(...)
		(da) Hjul passar inte med hjulnav

Ändring 99
Förslag till förordning
Bilaga II– del 3 – komponent 5.2.3. – kolumn 2

Kommissionens förslag

5.2.3. Däck	Visuell kontroll av hela däck, antingen genom att rotera hjulet upplyft från marken och med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning, eller genom att rulla fordonet fram och tillbaka över en smörjgrop.
-------------	---

Tisdagen den 2 juli 2013

Parlamentets Ändring

5.2.3. Däck

Visuell kontroll av hela däckets, antingen genom att rotera hjulet upplyft från marken och med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning, eller genom att rulla fordonet fram och tillbaka över en smörjgrop.

Användning av lufttrycksmätare för att mäta däcktrycket och jämföra det med de värden som anges av tillverkaren.

Ändring 100

Förslag till förordning

Bilaga II – del 3 – komponent 8.2.1.2

Kommissionens förslag

8.2.1.2 Gasformiga utsläpp

Mätning med hjälp av en avgasanalysator enligt kraven⁽¹⁾. **För fordon utrustade med lämpliga omborrdiagnossystem kan funktionen hos utsläppssystemet alternativt kontrolleras genom att OBD-anordningen läses av på lämpligt sätt och samtidigt kan kontroll ske av OBD-systemets funktion, i stället för utsläppsmätningar vid tomgång i enlighet med tillverkarens rekommendationer för uppvärmning och andra krav⁽¹⁾.**

(a) Gasutsläppen överskrider de nivåer som angetts av tillverkaren;

(b) Om ett sådant värde inte finns tillgängligt gäller följande för koldioxidutsläpp,

i) För fordon som inte har ett avancerat utsläpps begränsande system,

— 4,5 %, eller

— 3,5 %

enligt den tidpunkt då fordonet registrerats eller tagits i bruk för första gången enligt vad som angetts i kraven⁽¹⁾.

ii) För fordon som har ett avancerat utsläpps begränsande system,

— vid tomgång: 0,5 %

— vid hög tomgång: 0,3 %

or

— vid tomgång: 0,3 %⁶

— vid hög tomgång: 0,2 %

enligt den tidpunkt då fordonet registrerats eller tagits i bruk för första gången enligt vad som angetts i kraven⁽¹⁾.

Tisdagen den 2 juli 2013

Kommissionens förslag

- (c) Lambda ligger utanför intervallet $1 \pm 0,03$ eller är ej i enlighet med tillverkarens specifikationer
- (d) OBD-avläsningen indikerar allvarligt fel

Parlamentets Ändring

8.2.1.2 Gasformiga utsläpp

Mätning med hjälp av en avgasanalysator enligt kraven⁽¹⁾. **Provning av utsläpp från avgasröret ska alltid vara grundmetoden för att kontrollera avgasutsläppen, också om den kombineras med OBD.**

För fordon utrustade med OBD-anordning enligt kraven⁽¹⁾, avläsning av OBD-information och kontroll av att OBD-anordningen fungerar korrekt vid tomgång i enlighet med tillverkarens rekommendationer och andra krav (beredskap)⁽¹⁾.

Mätning av kväveoxidnivåerna genom befintliga provningsmetoder för utsläpp från avgasröret, med hjälp av lämplig utrustning/en lämpligt utrustad avgasanalysator.

(a) Gasutsläppen överskrider de nivåer som angivits av tillverkaren;

(b) Om ett sådant värde inte finns tillgängligt gäller följande för koldioxidutsläpp,

i) För fordon som inte har ett avancerat utsläpps begränsande system,

— 4,5 %, eller

— 3,5 %

enligt den tidpunkt då fordonet registrerats eller tagits i bruk för första gången enligt vad som angetts i kraven⁽¹⁾.

ii) För fordon som har ett avancerat utsläpps begränsande system,

— vid tomgång: 0,5 %

— vid hög tomgång: 0,3 %

eller

— vid tomgång: 0,3 % ⁶

— vid hög tomgång: 0,2 %

eller

— vid tomgång: 0,2 % ^(6a)

— vid hög tomgång: 0,1 % ^(6a)

Tisdagen den 2 juli 2013

Parlamentets Ändring

enligt den tidpunkt då fordonet registrerats eller tagits i bruk för första gången enligt vad som angetts i kraven⁽¹⁾.

(c) Lambda ligger utanför intervallet $1 \pm 0,03$ eller är ej i enlighet med tillverkarens specifikationer

(d) OBD-avläsningen indikerar allvarligt fel **vid tomgångshastighet**.

Kväveoxidnivån motsvarar inte kraven eller överskrider de specifika nivåer som tillverkaren angett.

^(6a) Typgodkänd i enlighet med gränsvärdena i tabell 1 i bilaga I till förordning (EG) nr 715/2007 eller för första gången registrerad eller tagen i bruk efter den 1 juli 2007 (Euro 5).

Ändring 101

Förslag till förordning

Bilaga II – del 3 – komponent 8.2.2.2

Kommissionens förslag

8.2.2.2 Röktäthet

Fordon som registrerades eller togs i bruk före den 1 januari 1980 är befriade från dessa krav.

(a) Avgasernas röktäthet ska mätas vid fri acceleration (utan belastning och från tomgång till maximivärta) med växeln i friläge och kopplingen nedtryckt.

(a) För fordon som registrerats eller tagits i bruk för första gången efter det datum som anges i kraven⁽¹⁾,

(b) Konditionering av fordon:

ska röktätheten anses överskrida den nivå som anges på fordonets tillverkarskylt

1. Provningsar får utföras på fordon utan konditionering. Av säkerhetsskäl är det dock lämpligt att kontrollera att motorn är varm och i tillfredsställande mekaniskt skick.

(b) om ett sådant värde inte finns att tillgå eller om kraven⁽¹⁾ inte medger att referensvärden används:

2. Krav på konditionering:

För insugningsmotorer: $2,5 \text{ m}^{-1}$,

Tisdagen den 2 juli 2013

Kommissionens förslag

(i) Motorn ska ha uppnått arbetstemperatur, vilket t.ex. innebär att temperaturen på motoroljan som mäts med en oljemätsticka ska vara minst 80 °C eller motsvara normal arbetstemperatur om den är lägre, eller att motorblocktemperaturen, mätt som nivå på den infraröda strålningen, ska vara minst lika hög. Om denna mätmetod är opraktisk på grund av fordonets konstruktion ska motorns normala arbetstemperatur uppnås på annat sätt, t.ex. genom att kylfläkten går igång.

För turboladdade motorer: 3,0 m⁻¹,

(ii) Avgassystemet ska rensas genom minst tre fria accelerationscykler eller motsvarande metod.

eller, för fordon som identifierats i kraven⁽¹⁾ eller som registrerats eller tagits i bruk för första gången efter det datum som anges i kraven⁽¹⁾:

(c) Provningsförfarande:

1,5 m⁻¹ 7.

1. Motorn och eventuellt turboaggregat ska gå på tomgång innan varje fri accelerationscykel påbörjas. För tunga dieseldrivna fordon innebär detta minst 10 sekunder efter det att gaspedalen släppts upp.

2. För att påbörja varje fri accelerationscykel ska gaspedalen snabbt (dvs. på mindre än en sekund) och i en rörelse, men inte häftigt, tryckas i botten för att uppnå maximal insprutning från insprutningspumpen.

Tisdagen den 2 juli 2013

Kommissionens förslag

3. Under varje fri accelerationscykel och innan gaspedalen släpps upp ska motorn komma upp i maximivarvtal eller, när det gäller automatväxlade fordon, det varvtal som anges av tillverkaren eller, om dessa uppgifter inte finns att tillgå, två tredjedelar av maximivarvtalet. Detta kan kontrolleras t.ex. med hjälp av motorvarvet eller genom att man låter tillräckligt lång tid förflyta mellan den första tryckningen på gaspedalen och det ögonblick den släpps upp, vilket för fordon i kategorierna 1 och 2 i bilaga I bör vara minst 2 sekunder.
4. Fordon får endast underkännas om det aritmetiska medelvärdet från minst tre av de senast genomförda accelerationscyklerna överskrider gränsvärdet. Medelvärdet kan räknas fram genom att man bortser från de mätningar som i hög grad avviker från medelvärdet **eller att man använder resultatet av någon annan statistisk beräkning som tar hänsyn till spridningen hos mätningarna**. Medlemsstaterna får begränsa antalet provningscykler.
5. För att undvika onödiga provningar får medlemsstaterna underkänna fordon om värdena efter mindre än tre fria accelerationscykler eller efter rensningscykeln ovan ligger mycket högre än gränsvärdet. För att likaså undvika onödiga provningar får medlemsstaterna godkänna fordon om värdena efter mindre än tre fria accelerationscykler eller efter rensningscykeln ovan ligger mycket lägre än gränsvärdet.

Tisdagen den 2 juli 2013

Parlamentets Ändring

8.2.2.2 Röktäthet

Fordon som registrerades eller togs i bruk före den 1 januari 1980 är befriade från dessa krav.

- (a) Avgasernas röktäthet ska mätas vid fri acceleration (utan belastning och från tomgång till maximiväxeltal) med växeln i friläge och kopplingen nedtryckt. **Provning av utsläpp från avgasröret ska alltid vara grundmetoden för att kontrollera avgasutsläppen, också om den kombineras med OBD.**

- (a) För fordon som registrerats eller tagits i bruk för första gången efter det datum som anges i kraven⁽¹⁾,

För fordon utrustade med OBD-anordning enligt kraven⁽¹⁾, avläsning av OBD-information och kontroll av att OBD-anordningen fungerar korrekt vid tomgång i enlighet med tillverkarens rekommendationer och andra krav (beredskap)⁽¹⁾.

- (b) Konditionering av fordon:

ska röktätheten anses överskrida den nivå som anges på fordonets tillverkarskylt

1. Provningar får utföras på fordon utan konditionering. Av säkerhetsskäl är det dock lämpligt att kontrollera att motorn är varm och i tillfredsställande mekaniskt skick.

- (b) om ett sådant värde inte finns att tillgå eller om kraven⁽¹⁾ inte medger att referensvärden används:

2. Krav på konditionering:

För insugningsmotorer: 2,5 m⁻¹,

- (i) Motorn ska ha uppnått arbetstemperatur, vilket t.ex. innebär att temperaturen på motoroljan som mäts med en oljemätsticka ska vara minst 80 °C eller motsvara normal arbetstemperatur om den är lägre, eller att motorblocktemperaturen, mätt som nivå på den infraröda strålningen, ska vara minst lika hög. Om denna mätmetod är opraktisk på grund av fordonets konstruktion ska motorns normala arbetstemperatur uppnås på annat sätt, t.ex. genom att kylfläkten går igång.

För turboladdade motorer: 3,0 m⁻¹,

Tisdagen den 2 juli 2013

Parlamentets Ändring

(ii) Avgassystemet ska rensas genom minst tre fria accelerationscykler eller motsvarande metod.

eller, för fordon som identifierats i kraven¹ eller som registrerats eller tagits i bruk för första gången efter det datum som anges i kraven⁽¹⁾:

(c) Provningsförfarande:

1,5 m⁻¹.⁷

1. Motorn och eventuellt turboaggregat ska gå på tomgång innan varje fri accelerationscykel påbörjas. För tunga dieseldrivna fordon innebär detta minst 10 sekunder efter det att gaspedalen släppts upp.

eller

2. För att påbörja varje fri accelerationscykel ska gaspedalen snabbt (dvs. på mindre än en sekund) och i en rörelse, men inte häftigt, tryckas i botten för att uppnå maximal insprutning från insprutningspumpen.

0,5 m⁻¹ ^(6a)

3. Under varje fri accelerationscykel och innan gaspedalen släpps upp ska motorn komma upp i maximivarvtal eller, när det gäller automatväxlade fordon, det varvtal som anges av tillverkaren eller, om dessa uppgifter inte finns att tillgå, två tredjedelar av maximivarvtalet. Detta kan kontrolleras t.ex. med hjälp av motorvarvet eller genom att man låter tillräckligt lång tid förflyta mellan den första tryckningen på gaspedalen och det ögonblick den släpps upp, vilket för fordon i kategorierna 1 och 2 i bilaga I bör vara minst 2 sekunder.

Tisdagen den 2 juli 2013

Parlamentets Ändring

4. Fordon får endast underkännas om det aritmetiska medelvärdet från minst tre av de senast genomförda accelerationscyklerna överskrider gränsvärdet. Medelvärdet kan räknas fram genom att man bortser från de mätningar som i hög grad avviker från medelvärdet. Medlemsstaterna får begränsa antalet provningscykler.
5. För att undvika onödiga provningar får medlemsstaterna underkänna fordon om värdena efter mindre än tre fria accelerationscykler eller efter rensningscykeln ovan ligger mycket högre än gränsvärdet. För att likaså undvika onödiga provningar får medlemsstaterna godkänna fordon om värdena efter mindre än tre fria accelerationscykler eller efter rensningscykeln ovan ligger mycket lägre än gränsvärdet.

Mätning av kväveoxidnivåer och partikelvärden genom befintliga provningsmetoder för fri acceleration, med hjälp av lämplig utrustning/en lämpligt utrustad avgasanalyator.

Kväveoxidnivån eller partikelvärdena motsvarar inte kraven eller överskrider de specifika nivåer som tillverkaren angett.

^(6a) Typgodkänd i enlighet med gränsvärdena i tabell 1 i bilaga I till förordning (EG) nr 715/2007 eller för första gången registrerad eller tagen i bruk efter den 1 juli 2007 (Euro 5).

Tisdagen den 2 juli 2013

Ändring 102
Förslag till förordning
Bilaga III – komponent 1.8 – led a

Kommissionens förslag

1.8 Bromsvätska (a) Bromsvätskans kokpunkt är för låg **eller vatteninnehållet för högt**

Parlamentets Ändring

1.8 Bromsvätska (a) Bromsvätskans kokpunkt är för låg

Ändring 103
Förslag till förordning
Bilaga III – komponent 5.2.2 – led da (nytt)

Kommissionens förslag

		Mindre	Större	Farliga
5.2.2. Hjul	(a) Brottskada eller felaktig svetsning			x
	(...)			

Parlamentets Ändring

		Mindre	Större	Farliga
5.2.2. Hjul	(a) Brottskada eller felaktig svetsning			x
	(...)			
	(da) Hjul passar inte med hjulnav.		x	

Ändring 104
Förslag till förordning
Bilaga III – komponent 5.2.3

Kommissionens förslag

		Mindre	Större	Farliga
5.2.3. Däck	(a) Däckets storlek, bärförmåga, typgodkännandemärke eller hastighetsklass överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ och påverkar trafiksäkerheten		x	

Tisdagen den 2 juli 2013

Kommissionens förslag

	Mindre	Större	Farliga
Otillräcklig bärförmåga eller hastighetsklass för avsedd användning, däcken vidrör andra fordonsdelar vilket innebär risk vid körning.			x
(b) Olika storlek på däck på samma axel eller på dubbelmonterade hjul.		x	
(c) Olika konstruktion (radial/korsskikt) på däck på samma axel).		x	
(d) Allvarliga skador eller skårar på däck.		x	
Kord synligt eller skadat.			x
(e) Däckets mönsterdjup överensstämmer inte med kraven.⁽¹⁾		x	
Mindre än 80 % av godkänt mönsterdjup.			x
(f) Däcken vidrör andra komponenter (flexibla stänkskyddsnordningar).	x		
Däcken vidrör andra komponenter (ej risk vid körning).		x	
(g) Mönsterskurna däck överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .		x	
Skyddslager för kord påverkat.			x
(h) Övervakningssystem för lufttryck är felaktigt	x		
Uppenbarligen ur funktion		x	

Parlamentets Ändring

	Mindre	Större	Farliga
5.2.3. Däck			
(a) Däckets storlek, bärförmåga, typgodkännandemärke eller hastighetsklass överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ och påverkar trafiksäkerheten.		x	
Otillräcklig bärförmåga eller hastighetsklass för avsedd användning, däcken vidrör andra fordonsdelar vilket innebär risk vid körning.			x
(b) Olika storlek på däck på samma axel eller på dubbelmonterade hjul.		x	
(c) Olika konstruktion (radial/korsskikt) på däck på samma axel).		x	
(d) Allvarliga skador eller skårar på däck.		x	
Kord synligt eller skadat.			x
(e) Indikator för slitage av däckmönster syns.		x	
Däck på gränsen till lagligt mönsterdjup. Däck under lagligt mönsterdjup.			x

Tisdagen den 2 juli 2013

Parlamentets Ändring

	Mindre	Större	Farliga
(f) Däcken vidrör andra komponenter (flexibla stänkskyddsnordningar).	x		
Däcken vidrör andra komponenter (ej risk vid körning).		x	
(g) Mönsterskurna däck överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .		x	
Skyddslager för kord påverkat.			x
(h) Övervakningssystemet för däcktrycket är felaktigt eller fungerar uppenbart inte .	x		
Uppenbarligen ur funktion		x	
(i) Trycket i något av fordonets däck vid körning har minskat med 20 procent, men ligger inte under 150 kPa.		x	
Däcktrycket ligger under 150 kPa.			x

Ändring 105

Förslag till förordning

Bilaga III – komponent 8.2.1.2 – led b

Kommissionens förslag

	Mindre	Större	Farliga
8.2.1.2 Gasformiga utsläpp			
(b) Om ett sådant värde inte finns tillgängligt gäller följande för koldioxidutsläpp,		x	
(...)			
ii) För fordon som har ett avancerat utsläppsbegränsande system,			
— vid tomgång: 0,5 %			
— vid hög tomgång: 0,3 %			
eller			
— vid tomgång: 0,3 %			
— vid hög tomgång: 0,2 %			
enligt den tidpunkt då fordonet registrerats eller tagits i bruk för första gången enligt vad som angetts i kraven ⁽¹⁾ .			

Parlamentets Ändring

	Mindre	Större	Farliga
8.2.1.2 Gasformiga utsläpp			
(b) Om ett sådant värde inte finns tillgängligt gäller följande för koldioxidutsläpp,		x	

Tisdagen den 2 juli 2013

Parlamentets Ändring

Mindre

Större

Farliga

(…)

ii) För fordon som har ett avancerat utsläppsbegränsande system,

— vid tomgång: 0,5 %

— vid hög tomgång: 0,3 %

eller

— vid tomgång: 0,3 %

— vid hög tomgång: 0,2 %

eller

— **vid tomgång: 0,2 % ^(6a)**

— **vid hög tomgång: 0,1 % ^(6a)**

enligt den tidpunkt då fordonet registrerats eller tagits i bruk för första gången enligt vad som angetts i kraven⁽¹⁾.

^(6a) Typgodkänd i enlighet med gränsvärdena i tabell 1 i bilaga I till förordning (EG) nr 715/2007 eller för första gången registrerad eller tagen i bruk efter den 1 juli 2007 (Euro 5).

Ändring 106

Förslag till förordning

Bilaga III – komponent 8.2.2.2 – led b

Kommissionens förslag

Mindre

Större

Farliga

8.2.2.2 Röktäthet

Fordon som registrerades eller togs i bruk före den 1 januari 1980 är befriade från dessa krav.

om ett sådant värde inte finns att tillgå eller om kraven⁽¹⁾ inte medger att referensvärden används:

x

För insugningsmotorer: 2,5 m⁻¹,

För turboladdade motorer: 3,0 m⁻¹,

eller, för fordon som identifierats i kraven⁽¹⁾ eller som registrerats eller tagits i bruk för första gången efter det datum som anges i kraven⁽¹⁾:

1,5 m⁻¹.

Tisdagen den 2 juli 2013

Parlamentets Ändring

	Mindre	Större	Farliga
8.2.2.2 Röktäthet			
Fordon som registrerades eller togs i bruk före den 1 januari 1980 är befriade från dessa krav.	om ett sådant värde inte finns att tillgå eller om kraven ⁽¹⁾ inte medger att referensvärden används:	x	
	För insugningsmotorer: 2,5 m ⁻¹ ,		
	För turboladdade motorer: 3,0 m ⁻¹ ,		
	eller, för fordon som identifierats i kraven ⁽¹⁾ eller som registrerats eller tagits i bruk för första gången efter det datum som anges i kraven ⁽¹⁾ :		
	1,5 m ⁻¹ ,		
	<i>eller</i>		
	0,5 m ⁻¹ ^(6a)		

^(6a) Typgodkänd i enlighet med gränsvärdena i tabell 1 i bilaga I till förordning (EG) nr 715/2007 eller för första gången registrerad eller tagen i bruk efter den 1 juli 2007 (Euro 5).

Ändring 107

Förslag till förordning

Bilaga IV – led 6a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(6a) Konstaterande av stora reparationer till följd av olyckor.

Ändring 108

Förslag till förordning

Bilaga V – del I – punkt 2a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

Alternativ utrustning som inför teknisk innovation på ett neutralt sätt kan användas förutsatt att den garanterar lika hög kvalitet på provningen.

Tisdagen den 2 juli 2013

Ändring 109
Förslag till förordning
Bilaga V – del I – punkt 1 – led 15a (ny)

*Kommissionens förslag**Ändring*

(15a) *En lufttrycksmätare för mätning av däcktryck.*

P7_TA(2013)0298

Prioriterade ämnen på vattenpolitikens område *I**

Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 2 juli 2013 om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiven 2000/60/EG och 2008/105/EG vad gäller prioriterade ämnen på vattenpolitikens område (COM(2011)0876 – C7-0026/2012 – 2011/0429(COD))

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)

(2016/C 075/35)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (COM(2011)0876),
 - med beaktande av artiklarna 294.2 och 192.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag för parlamentet (C7-0026/2012),
 - med beaktande av artikel 294.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
 - med beaktande av yttrandet från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén av den 23 maj 2012 ⁽¹⁾,
 - med beaktande av yttrandet från Regionkommittén av den 30 november 2012 ⁽²⁾,
 - med beaktande av det skriftliga åtagandet från rådets företrädare av den 17 april 2013 att godkänna Europaparlamentets ståndpunkt i enlighet med artikel 294.4 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
 - med beaktande av artikel 55 i arbetsordningen,
 - med beaktande av betänkandet från utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet (A7-0397/2012).
1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid första behandlingen.
 2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram en ny text för parlamentet om den har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag eller ersätta det med ett nytt.
 3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

⁽¹⁾ EUT C 229, 31.7.2012, s. 116.

⁽²⁾ EUT C 17, 19.1.2013, s. 91.