

Svensk utgåva

Meddelanden och upplysningar

Informationsnummer

Innehållsförteckning

Sida

I *Meddelanden*

Rådet

2000/ C 29/01

Gemensam ståndpunkt (EG) nr 10/2000 av den 2 december 1999, antagen av rådet i enlighet med det i artikel 251 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen angivna förfarandet, inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen

1

I

(Meddelanden)

RÅDET

GEMENSAM STÅNDPUNKT (EG) nr 10/2000

antagen av rådet den 2 december 1999

inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen

(2000/C 29/01)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71.1 c och d i detta,

med beaktande av kommissionens förslag⁽¹⁾,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁽²⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget⁽³⁾, och

av följande skäl:

1. Vägtrafikens tillväxt ställer alla medlemsstater inför säkerhets- och miljöproblem av likartad natur och betydelse.
2. Med hänsyn till trafiksäkerheten, miljöskyddet och en rättvis konkurrens bör nyttofordon endast få användas om de underhålls på ett sådant sätt att en hög grad av överensstämmelse med tekniska föreskrifter upprätthålls.

3. I enlighet med rådets direktiv 96/96/EG av den 20 december 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet⁽⁴⁾ skall nyttofordon varje år genomgå en trafiksäkerhetsprovning utförd av ett godkänt organ.

4. I artikel 4 i direktiv 94/12/EG⁽⁵⁾ föreskrivs ett mångfasetterat synsätt när det gäller kostnadseffektiviteten för åtgärder som syftar till att minska luftföroreningarna från vägtrafiken. Detta synsätt har inlemmats i det europeiska programmet Auto-oil I, som också tillhandahåller en objektiv utvärdering av alla de mest kostnadseffektiva åtgärderna i fråga om fordonsteknik, bränslekvalitet, kontroll och underhåll samt icke-tekniska åtgärder som syftar till att minska utsläppen från vägtrafiken.

⁽¹⁾ EGT C 190, 18.6.1998, s. 10.

⁽²⁾ EGT C 407, 28.12.1998, s. 112.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 9 februari 1999 (EGT C 150, 28.5.1999, s. 27), rådets gemensamma ståndpunkt av den 2 december 1999 och Europaparlamentets beslut av den ... (ännu ej offentliggjort i EGT).

⁽⁴⁾ EGT L 46, 17.2.1997, s. 1. Direktivet ändrat genom kommissionens direktiv 1999/52/EG (EGT L 142, 5.6.1999, s. 26).

⁽⁵⁾ Europaparlaments och rådets direktiv 94/12/EG av den 23 mars 1994 om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon och om ändring av direktiv 70/220/EEG (EGT L 100, 19.4.1994, s. 42).

5. Med utgångspunkt i detta synsätt har Europaparlamentet och rådet antagit direktiv 98/70/EG⁽¹⁾ som avser att förbättra bränslekvaliteten och, för att föreskriva striktare utsläppsnormer, direktiv 98/69/EG⁽²⁾ för personbilar och lätta lastfordon samt direktiv 1999/.../EG⁽³⁾ för tunga lastfordon.
6. Samma synsätt anläggs i det här direktivet, men från miljöskyddssynpunkt förefaller det effektivare att inte skärpa de normer för trafiksäkerhetsprovning som föreskrivs i direktiv 96/96/EG i detta skede, utan i stället införa vägkontroller av trafiksäkerheten för att säkerställa att nämnda direktiv tillämpas under hela året.
7. En årlig trafiksäkerhetsprovning anses inte tillräcklig för att garantera att nyttofordonen är i trafiksäkert skick under hela året.
8. Ett effektivt genomförande av riktade, ytterligare vägkontroller av trafiksäkerheten utgör en betydelsefull och kostnadseffektiv åtgärd som gör det möjligt att kontrollera underhållsnivån på de nyttofordon som trafikerar vägarna.
9. Vägkontroller av trafiksäkerheten bör utföras utan diskriminering på grund av förarens nationalitet eller det land i vilket nyttofordonet är registrerat eller har tagits i bruk.
10. Metoden för urval av nyttofordon som skall kontrolleras bör baseras på ett riktat tillvägagångssätt som lägger särskild vikt vid att identifiera de fordon för vilka det tycks föreligga en hög sannolikhet för att de är dåligt underhållna och på detta sätt öka myndigheternas effektivitet vid genomförandet av kontrollerna och minimera kostnaderna och förseningarna för förare och företag.
11. I händelse av allvarliga brister hos det kontrollerade fordonet bör det vara möjligt att uppmana de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där fordonet är registrerat eller har tagits i bruk att vidta lämpliga åtgärder och informera den ansökande medlemsstaten om de uppföljningsåtgärder som eventuellt har vidtagits.
12. De åtgärder som krävs för genomförandet av detta direktiv bör antas enligt rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁽⁴⁾.
13. I överensstämmelse med subsidiaritetsprincipen och proportionalitetsprincipen såsom de kommer till uttryck i artikel 5 i fördraget, kan målen för den planerade åtgärden, nämligen att fastställa en ordning för vägkontroller av nyttofordon i trafik inom gemenskapen, inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna och kan därför på grund av åtgärdens omfattning bättre uppnås på gemenskapsnivå. Detta direktiv går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE:

Artikel 1

1. För att förbättra trafiksäkerheten och miljön är syftet med detta direktiv att se till att de nyttofordon som är i trafik inom gemenskapens territorium i högre grad respekterar vissa tekniska villkor som anges i direktiv 96/96/EG.
2. I detta direktiv fastställs vissa villkor för att genomföra vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik på gemenskapens territorium.
3. Utan att det påverkar tillämpningen av gemenskapens bestämmelser, inskränker bestämmelserna i detta direktiv inte på något sätt medlemsstaternas rätt att utföra kontroller som inte omfattas av detta direktiv och inte heller deras rätt att kontrollera andra aspekter av vägtransporten, särskilt de som berör nyttofordon. En medlemsstat är å andra sidan inte förhindrad att, inom ramen för en kontroll som inte omfattas av detta direktivs tillämpningsområde, på andra ställen än på allmän väg kontrollera de punkter som förtecknas i bilaga I.

(1) Europaparlaments och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG (EGT L 350, 28.12.1998, s. 58).

(2) Europaparlamentets och rådets direktiv 98/69/EG av den 13 oktober 1998 om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon och om ändring av rådets direktiv 70/220/EEG (EGT L 350, 28.12.1998, s. 1).

(3) Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/.../EG av den ... om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer med kompressionständning som används i fordon samt mot utsläpp av gasformiga föroreningar från motorer med gnistständning drivna med naturgas eller motorgas (LPG) vilka används i fordon och om ändring av rådets direktiv 88/77/EEG (EGT L ...).

(4) EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

Artikel 2

I detta direktiv avses med

- a) *nyttfordon*: de motorfordon och tillhörande släpfordon som definieras i fordonskategorierna 1, 2 och 3 i bilaga I till direktiv 96/96/EG,
- b) *vägkontroll av trafiksäkerheten*: en av myndigheterna inte meddelad, och därför oväntad, kontroll av trafiksäkerheten av ett nyttfordon som är i trafik inom en medlemsstats territorium, och som myndigheterna utför, eller som utförs under deras tillsyn, på allmän väg,
- c) *trafiksäkerhetsprovning*: en provning av fordonets trafiksäkerhet enligt bilaga II i direktiv 96/96/EG.

Artikel 3

1. Varje medlemsstat skall genomföra tillräckliga vägkontroller av trafiksäkerheten för att uppnå de mål som anges i artikel 1, när det gäller de nyttfordon som omfattas av detta direktiv, med hänsyn till det nationella system som gäller för dessa fordon enligt direktiv 96/96/EG.

2. Vägkontrollerna av trafiksäkerheten skall utföras utan diskriminering på grund av förarens nationalitet eller det land i vilket nyttfordonet är registrerat eller har tagits i bruk och med hänsyn till att det är nödvändigt att minska de kostnader och de förseningar som förorsakas förare och företag till ett minimum.

Artikel 4

1. Vägkontrollen av trafiksäkerheten skall omfatta antingen en, två eller samtliga av följande punkter:

- a) En okulärbesiktning av nyttfordonets underhållsskick vid stillastående.
- b) En kontroll av den rapport om vägkontroll av trafiksäkerheten som avses i artikel 5 och som upprättats nyligen, eller en kontroll av dokument som intygar överensstämmelse med de tekniska föreskrifter som är tillämpliga på fordonen och, särskilt för fordon som är registrerade eller har tagits i bruk en medlemsstat, av det dokument som intygar att nyttfordonet har genomgått obligatorisk trafiksäkerhetsprovning i enlighet med direktiv 96/96/EG.
- c) En besiktning som syftar till att avslöja brister i underhållet. Denna inspektion skall omfatta en, flera eller samtliga av de kontrollpunkter som räknas upp i den förteckning som återges i punkt 10 i bilaga I.

2. Besiktning av bromssystem och avgasutsläpp skall utföras enligt föreskrifterna i bilaga II.

3. Fordonskontrollanten skall före den besiktning som avser de punkter som förtecknas i punkt 10 i bilaga I beakta det senaste intyget om trafiksäkerhetsprovning och/eller en rapport om vägkontroll av trafiksäkerheten som nyligen upprättats, som föraren eventuellt kan uppvisa.

Fordonskontrollanten kan också beakta varje annat säkerhetsintyg som utfärdats av ett godkänt organ och som föraren i förekommande fall kan uppvisa.

Om ovan nämnda intyg eller rapport visar att en besiktning redan har utförts under de senaste tre månaderna, vilken avser någon av de punkter som räknas upp i förteckningen i punkt 10 i bilaga I, skall denna punkt inte kontrolleras på nytt utom då detta är berättigat i synnerhet på grund av en uppenbar bristfällighet och/eller uppenbart bristande efterlevnad.

Artikel 5

1. Rapporten om vägkontroll av trafiksäkerheten i fråga om den besiktning som avses i artikel 4.1 c skall upprättas av den myndighet eller den fordonskontrollant som har utfört den. Formuläret för kontrollrapporten återges i bilaga I och innehåller i punkt 10 en förteckning över de punkter som kontrolleras. Myndigheten eller fordonskontrollanten skall kryssa för det som gäller. Rapporten skall återlämnas till nyttfordonets förare.

2. Om myndigheten eller fordonskontrollanten anser att bristerna i underhållet av nyttfordonet kan utgöra en säkerhetsrisk som är av den art att det kan motivera ytterligare undersökning, särskilt när det gäller bromsarna, kan nyttfordonet underkastas en noggrannare trafiksäkerhetsprovning vid ett godkänt provningscenter i närheten, utsett av medlemsstaten i enlighet med artikel 2 i direktiv 96/96/EG.

Om det antingen vid en vägkontroll av trafiksäkerheten enligt artikel 4.1 eller vid en noggrannare provning enligt första stycket i denna punkt visar sig att nyttfordonet utgör en allvarlig risk för sina passagerare eller andra trafikanter får det tillfälligt beläggas med körförbud tills de farliga fel som upptäckts har åtgärdats.

Artikel 6

Medlemsstaterna skall vartannat år före den 31 mars till kommissionen överlämna de uppgifter som har insamlats för de två föregående åren om antalet kontrollerade nyttofordon, indelade efter kategorier enligt punkt 6 i bilaga I, och registreringsland, samt de punkter som kontrollerats och de fel som konstaterats på grundval av punkt 10 i bilaga I.

Det första överlämnandet av uppgifter skall omfatta två år med början den 1 januari ...(*).

Kommissionen skall överlämna dessa uppgifter till Europaparlamentet.

Artikel 7

1. Medlemsstaterna skall bistå varandra vid tillämpningen av direktivet. De skall i synnerhet meddela varandra vilket eller vilka organ som är behöriga att utföra kontrollerna och vilka kontaktpersonerna är.

2. Allvarliga brister hos nyttofordon som tillhör en person som inte är hemmahörande i medlemsstaten, i synnerhet de som gett upphov till körförbud, skall rapporteras till de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där nyttofordonet är registrerat eller har tagits i bruk, enligt det formulär för kontrollrapport som återfinns i bilaga I, utan att det påverkar möjligheterna att vidta rättsliga åtgärder i enlighet med tillämplig lagstiftning i den medlemsstat där bristen hos fordonet konstaterades.

Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 5 kan de behöriga myndigheterna i den medlemsstat, där en allvarlig brist har konstaterats hos nyttofordon som tillhör en person som inte är hemmahörande i medlemsstaten, begära att de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där nyttofordonet är registrerat eller har tagits i bruk vidtar lämpliga åtgärder gentemot lagöverträdaren, till exempel krav på att fordonet skall genomgå en ny trafiksäkerhetsprovning.

De behöriga myndigheterna till vilka denna begäran framställts skal underrätta de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där bristen hos nyttofordonet konstaterades om eventuella åtgärder som vidtas gentemot lagöverträdaren eller företaget.

(*) Två år efter den 1 januari det kalenderår som följer på det att detta direktiv har trätt i kraft.

Artikel 8

Ändringar som är nödvändiga för att anpassa bilaga I eller för att anpassa de tekniska normer som fastställs i bilaga II till den tekniska utvecklingen skall antas i enlighet med det förfarande som föreskrivs i artikel 9.2.

Dessa ändringar får emellertid inte medföra någon utvidgning av direktivets tillämpningsområde.

Artikel 9

1. Kommissionen skall biträdas av Kommittén för anpassning till den tekniska utvecklingen, vilken inrättades genom artikel 8 i direktiv 96/96/EG, nedan kallad kommittén.

2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

3. Kommittén skall själv fastställa sin arbetsordning.

Artikel 10

Senast ett år efter det att kommissionen har fått in de uppgifter som nämns i artikel 6 från medlemsstaterna skall den lägga fram en rapport för rådet om tillämpningen av detta direktiv, tillsammans med en sammanfattning av de resultat som uppnåtts.

Den första rapporten skall omfatta två år med början den 1 januari ...(*).

Artikel 11

1. Medlemsstaterna skall anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den ...(**). De skall genast underrätta kommissionen om detta.

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

(**) Två år efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

3. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till de bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 12

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Artikel 13

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i ... den ...

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

På rådets vägnar

Ordförande

BILAGA I

FORMULÄR FÖR RAPPORT OM VÄGKONTROLL AV TRAFIKSÄKERHETEN MED FÖRTECKNING ÖVER DE PUNKTER SOM SKALL KONTROLLERAS

(direktiv 1999/.../EG)

1. Kontrollort
2. Datum
3. Kl.
4. Fordonets nationalitetsbeteckning och registreringsnummer
5. Släp-/påhängsvagnens nationalitetsbeteckning och registreringsnummer
6. Fordonsklass
- a) Lättare godstransportfordon (3,5–12 ton)⁽¹⁾
- b) Släpvagn⁽²⁾
- c) Fordonståg⁽³⁾
- d) Buss eller turistbuss⁽⁴⁾
- e) Lastbil (över 12 ton)⁽⁵⁾
- f) Påhängsvagn⁽⁶⁾
- g) Ledat fordon⁽⁷⁾
7. Transportföretag/adress
8. Nationalitet
9. Förare

⁽¹⁾ Motorfordon med minst fyra hjul som används för godsbefordran och har en totalvikt på över 3,5 ton men inte över 12 ton (kategori N2).

⁽²⁾ Varje fordon som är avsett att kopplas till ett motorfordon, utom påhängsvagnar, och som genom sin konstruktion och utrustning är avsett för godsbefordran: Släpvagnar som har en totalvikt på över 3,5 ton men inte över 10 ton (kategori O3); släpvagnar som har en totalvikt på över 10 ton (kategori O4).

⁽³⁾ Motorfordon som används för godsbefordran med en totalvikt på över 3,5 ton (kategorierna N2 och N3) och är kopplade till en släpvagn (kategorierna O3 och O4).

⁽⁴⁾ Varje motorfordon med minst fyra hjul som är avsett för personbefordran och har mer än åtta sittplatser utöver förarsätet (kategorierna M2 och M3).

⁽⁵⁾ Motorfordon med minst fyra hjul som används för godsbefordran och har en totalvikt på över 12 ton (kategori N3).

⁽⁶⁾ Varje fordon som är avsett att kopplas till ett motorfordon på så sätt att en del av påhängsvagnen vilar på motorfordonet och att en väsentlig del av dess vikt och dess lasts vikt upptas av motorfordonet, och som genom sin konstruktion och utrustning är avsett för godsbefordran (kategori O3 och O4).

⁽⁷⁾ Dragfordon som är avsedda att sammankopplas med påhängsvagn.

10. Kontrollerade punkter

	Kontrollerat	Ej kontrollerat	Ej godkänt
a) Bromsar och bromskomponenter ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Avgassystem ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Avgasernas opacitet (diesel) ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Gasformiga utsläpp (bensin, naturgas eller LPG) ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Styrsystem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Lampor, belysnings- och signalanordningar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Hjul/däck	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) Fjädring (synligt fel)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) Chassi (synligt fel)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) Färdskrivare (installation)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) Hastighetsbegränsande anordning (installation)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l) Tecken på bränsle- och/eller oljeläckage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Resultat av kontrollen

Körförbud på grund av allvarliga fel

12. Övrigt/anmärkningar

13. Myndighet/tjänsteman eller fordonskontrollant som utfört kontrollen

Underskrift av myndighetsperson, tjänsteman eller fordonskontrollant som har utfört kontrollen.

⁽¹⁾ Dessa punkter skall prövas och/eller underkastas särskilda kontrollåtgärder enligt bestämmelserna i bilaga II till direktiv 1999/.../EG.

BILAGA II

FÖRESKRIFTER BETRÄFFANDE PROVNING OCH/ELLER KONTROLL AV BROMSSYSTEM OCH AVGASUTSLÄPP**1. Särskilda villkor beträffande bromssystem**

Varje del av bromssystemet och dess verknings sätt skall hållas i sådant skick att det fungerar perfekt samt vara korrekt reglerat.

Fordonets bromsar skall kunna utföra följande bromsfunktioner:

- a) För motorfordon med tillhörande släp- och påhängsvagnar: en färdbröms med vilken man kan sakta ner fordonets fart och på ett säkert, snabbt och effektivt sätt stanna det, oavsett vilken last det framförs med och oavsett hur marken lutar.
- b) För motorfordon med tillhörande släp- och påhängsvagnar: en parkeringsbröms som tillåter att fordonet hålls stilla oavsett med vilken last det framförs och oavsett hur marken lutar.

2. Särskilda villkor beträffande avgasutsläpp**2.1. Motorfordon med motorer med styrd tändning (bensinmotorer)**

- a) Om avgasutsläppen inte kontrolleras genom ett avancerat system för avgasrening, t.ex. trevägskatalysator med lambdasond:

1. Okulärbesiktning av avgassystemet för att kontrollera att det inte finns någon läcka.
2. I tillämpliga fall okulärbesiktning av avgaskontrollsystemet för att kontrollera att den nödvändiga utrustningen har monterats.
3. Efter rimlig uppvärmningstid (med beaktande av tillverkarens rekommendationer) mätning av halten koloxid (CO) i avgaserna (under tomgång).

Högsta tillåtna CO-halt i avgaserna får inte överstiga följande värden:

- 4,5 volymprocent för fordon som registrerats eller tagits i bruk för första gången mellan det datum från och med vilket medlemsstaterna har krävt att fordon skall uppfylla kraven i direktiv 70/220/EEG⁽¹⁾ och den 1 oktober 1986.
- 3,5 volymprocent för fordon som registrerats eller tagits i bruk för första gången efter den 1 oktober 1986.

- b) Om avgasutsläppen kontrolleras genom ett avancerat system för avgasrening, t.ex. trevägskatalysator med lambdasond:

1. Okulärbesiktning av avgassystemet för att kontrollera att det inte finns några läckor och att alla delar är kompletta.
2. Okulärbesiktning av avgaskontrollsystemet för att kontrollera att den nödvändiga utrustningen har monterats.
3. Bestämning av effektiviteten hos fordonets system för avgasrening genom mätning av avgasernas lambdavärde och CO-halt enligt punkt 4.

⁽¹⁾ Rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon (EGT L 76, 6.4.1970, s. 1). Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 98/77/EG (EGT L 286, 23.10.1998, s. 34).

4. Utsläpp från avgasröret – gränsvärden:

- Mätning vid tomgångskörning:

Högsta tillåtna CO-halt får inte överstiga 0,5 volymprocent

- Mätning vid högt tomgångsvarvtal, (frikopplad) motorhastighet minst 2 000 v/min:

CO-halt: högst 0,3 volymprocent.

Lambda: $1 \pm 0,03$ eller enligt tillverkarens specifikationer.

2.2. Motorfordon med motorer med kompressionständning (dieselmotorer)

Mätning av avgasernas opacitet vid fri acceleration (från tomgång till maximivarvtal). Koncentrationsnivån får inte överstiga⁽¹⁾ följande gränsvärden för absorptionskoefficienten:

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

- turboladdade dieselmotorer: $3,0 \text{ m}^{-1}$

eller motsvarande värden om utrustningen är av annan typ än den som motsvarar dessa krav.

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

2.3. Provningsutrustning

Kontrollen av fordonens avgasutsläpp skall ske med utrustning som gör det möjligt att med noggrannhet bestämma om de gränsvärden som föreskrivs, eller som har angivits av tillverkaren, iakttas.

⁽¹⁾ Rådets direktiv 72/306/EEG av den 2 augusti 1972 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av föroreningar från dieselmotorer som används i fordon (EGT L 190, 20.8.1972, s. 1). Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 97/20/EG (EGT L 125, 16.5.1997, s. 2).

RÅDETS MOTIVERING

I. INLEDNING

1. Den 20 maj 1998 lade kommissionen inför Europaparlamentet och rådet fram ett förslag till direktiv om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen, grundat på artikel 75 1 c och 1 d⁽¹⁾ i EG-fördraget (efter ändring artikel 71 EG-fördraget).
2. Europaparlamentet avgav sitt yttrande den 9 februari 1999⁽²⁾ och bekräftade det vid den första behandlingen inom ramen för medbeslutandeförfarandet den 16 september 1999⁽³⁾.
3. Ekonomiska och sociala kommittén avgav sitt yttrande den 9 september 1998⁽⁴⁾.

Regionkommittén meddelade den 22 juli 1999 skriftligen, på rådets begäran om samråd av den 25 maj 1999, sitt beslut att avstå från yttrande.

4. Mot bakgrund av Europaparlamentets yttrande lade kommissionen inför rådet fram ett ändrat förslag den 15 oktober 1999⁽³⁾.
5. Den 2 december 1999 fastställde rådet sin gemensamma ståndpunkt i enlighet med artikel 251 i EG-fördraget.

II. MÅLSÄTTNING

Kommissionens förslag syftar till att förbättra säkerhet och ekologisk kvalitet hos tunga nyttofordon avsedda för passagerar- och varutransport i trafik i medlemsstaterna samt fastställa en enhetlig utvärdering av kvaliteten på underhållet av dessa fordon för att avskräcka transportföretagen från att skaffa sig konkurrensfördelar genom att utnyttja fordon som inte är ordentligt underhållna.

I direktiv 96/96/EG⁽⁵⁾ föreskrivs att tunga nyttofordon varje år skall genomgå en obligatorisk trafiksäkerhetsprovning.

Förslaget till direktiv syftar till att komplettera reglerna i direktiv 96/96/EG. Enligt detta skall medlemsstaterna genomföra flygande vägkontroller av trafiksäkerheten för att under hela året kontrollera underhållet hos ett representativt urval av de nyttofordon som är i trafik. Förslaget har ett vidare tillämpningsområde än direktiv 96/96/EG eftersom det omfattar samtliga nyttofordon i trafik i en medlemsstats vägnät, inbegripet sådana som kommer från tredje land. Kommissionen finner det på grund av behovet att garantera lägsta säkerhets- och miljöskyddsnivåer motiverat att fordon från tredje land också genomgår kontroller.

⁽¹⁾ EGT C 190, 18.6.1998, s. 10.

⁽²⁾ EGT C 150, 28.5.1999, s. 27.

⁽³⁾ Ännu ej offentliggjort i EGT.

⁽⁴⁾ EGT C 407, 28.12.1998, s. 112.

⁽⁵⁾ Rådets direktiv 96/96/EG av den 20 december 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet (EGT L 46, 17.2.1997, s. 1). Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 1999/52/EG (EGT L 142, 5.6.1999, s. 26).

Det föreslagna systemet för vägkontroller av trafiksäkerheten omfattar en inspektion av de mest synliga delarna av de i fordonen installerade systemen och utrustningarna för säkerhet och miljöskydd så att de mest uppenbara bristerna kan upptäckas.

Dessa kontroller får utföras på vägar, i hamnar, på andra uppställningsplatser för fordonen eller i transportföretagens depåer.

Förslaget till direktiv ingår i det europeiska programmet Auto-oil I, som har inlemmat synsättet i artikel 4 i direktiv 94/12/EG⁽¹⁾ och ger en objektiv utvärdering av alla de mest kostnadseffektiva åtgärderna i fråga om fordonsteknik, bränsle kvalitet, kontroll och underhåll samt icke-tekniska åtgärder som syftar till att minska utsläppen från vägtrafiken.

Enligt detta synsätt skulle kommissionen ha behövt skärpa bestämmelserna i direktiv 96/96/EG, men den bedömde att det på detta stadium var mer effektivt ur miljöskyddssynpunkt att genom vägkontroller av trafiksäkerheten se till att detta direktiv tillämpas under hela året.

III. ANALYS AV DEN GEMENSAMMA STÅNDPUNKTEN

Utkastet till direktiv avviker inte i sak från kommissionens förslag. Det innehåller emellertid vissa ändringar främst de följande:

1. Direktivets tillämpningsområde inskränks till kontroller på allmän väg (artikel 2 b), utom i fall då en noggrannare kontroll motiveras av en säkerhetsrisk (artikel 5.2).
2. För att genomföra vägkontroller avskaffas det gradvisa tillvägagångssättet i tre etapper och ersätts av ett enklare, som inte med nödvändighet sätts in gradvis (artikel 4).

Fordonskontrollanten genomför vägkontrollen genom en två eller samtliga av följande kontroller:

- a) En okulär besiktning av nyttofordonets underhållsskick vid stillastående tillstånd.
- b) En kontroll av dokument som intygar fordonets överensstämmelse med trafiksäkerhetsprovinngen samt, om föraren uppvisar en sådan, av en nyligen upprättad rapport om vägkontroll.
- c) En besiktning som syftar till att avslöja brister i underhållet och som omfattar en, flera eller samtliga av de kontrollpunkter som räknas upp i den förteckning som återges i punkt 10 i bilaga I. Bland dessa punkter märks bromssystem och avgasutsläpp, enligt föreskrifterna om besiktning i bilaga II.

Det bör påpekas att det inledande partiet i bilaga II har strukits eftersom de specifika bestämmelserna om en mer ingående besiktning på vägarna enbart omfattar bromsar och avgaser.

Om fordonskontrollanten utför besiktningar enligt punkt c ovan skall han beakta de senaste, och följaktligen de nyaste, av de under punkt b nämnda dokumenten. Han kan också beakta varje annat säkerhetsintyg som utfärdats av ett godkänt organ och som föraren i förekommande fall kan uppvisa.

3. Vilken typ av kontroll som skall tillämpas för fordon som eventuellt skall underkastas en noggrannare undersökning (artikel 5.2).

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 94/12/EG av den 23 mars 1994 om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon och om ändring av direktiv 70/220/EEG (EGT L 100, 19.4.1994, s. 42).

I kommissionens ändrade förslag föreskrivs att fordonskontrollanten kan underkasta nyttofordonet en trafiksäkerhetsprovning vid ett godkänt provningscenter i enlighet med artikel 2 i direktiv 96/96/EG om han anser att bristerna i fordonets underhåll kräver en noggrannare undersökning.

Enligt rådets gemensamma ståndpunkt kan fordonskontrollanten underkasta fordonet en noggrannare trafiksäkerhetsprovning vid ett provningscenter i närheten utsett av medlemsstaten i enlighet med artikel 2 i direktiv 96/96/EG, om denne anser att bristerna i underhållet av nyttofordonet kan utgöra en säkerhetsrisk som är av den art att det kan motivera en ytterligare undersökning särskilt när det gäller bromsarna.

4. Möjligheten för föraren att undantas från vägkontroll som gäller en av de kontrollpunkter som föreskrivs i utkastet till direktiv om han kan styrka att en vägkontroll eller en trafiksäkerhetsprovning redan har utförts under de senaste tre månaderna (artikel 4.3).
5. Valet av kommittéförfarande, nämligen förfarande med föreskrivande kommitté i stället för rådgivande förfarande (artikel 9)⁽¹⁾.
6. Artikel 9 i kommissionens ändrade förslag om fastställande av ett system för påföljder utgår.
7. Upprättandet av ett gemensamt formulär för rapport om vägkontroll grundad på bilaga I till kommissionens förslag (bilaga I).

Samtliga ändringar av förslaget i rådets gemensamma ståndpunkt har godtagits av kommissionen.

IV. EUROPAPARLAMENTETS ÄNDRINGSFÖRSLAG

1. Av kommissionen godkända ändringsförslag från Europaparlamentet

Kommissionen godkände elva av de sjutton ändringsförslag som lades fram av Europaparlamentet, därav tio ordagrant (ändringsförslag 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 och 17) och ett till innehållet (ändringsförslag 15).

2. Av rådet behållna och av kommissionen godkända ändringsförslag från Europaparlamentet

Rådet godtog, ordagrant, delvis eller till innehållet, nio av de elva ändringsförslag som kommissionen godkände, enligt följande:

- I skäl nr 10 till den gemensamma ståndpunkten ändringsförslag 1 (detta ändringsförslag speglas också i artikel 3.2).
- I bilaga I, ändringsförslag 3, för den del som rör standardisering av dokument om vägkontroller (modell för standardiserad rapport).

Syftet med detta ändringsförslag är nämligen att till artikel 3.2 i förslaget (artikel 4.1 b i den gemensamma ståndpunkten) lägga en bestämmelse som ålägger medlemsstaterna att standardisera de dokument som intygar att fordonet överensstämmer med de tekniska föreskrifterna så att alla språksvårigheter vid trafiksäkerhetsprovning undviks.

⁽¹⁾ Rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter (EGT L 184, 17.7.1999, s. 23).

När det gäller standardiseringen av vägkontrolldokumentet föreskrev rådet att bilaga I i den gemensamma ståndpunkten skall ta formen av ett gemensamt formulär för rapport om vägkontroll: de begärda uppgifterna förekommer alltså på samma ställe i rapporten, vilket språk som än används.

När det däremot gäller standardiseringen av dokument som intygar att nyttofordonet har genomgått en obligatorisk trafiksäkerhetskontroll, erinrar rådet om att standardiseringsarbete pågår inom ramen för FN/ECE och att kommissionen tänker lägga fram ett förslag till ändring av direktiv 96/96/EG där resultatet av dessa överläggningar skall återges. Därigenom standardiseras en stor del av dokumenten som rör nyttofordon i trafik inom gemenskapens territorium, antingen de är registrerade i tredje land eller i gemenskapen.

- I artikel 1.3, ändringsförslag 4.
- I artikel 6, ändringsförslag 6.
- I artikel 4.3, ändringsförslag 7.
- I artikel 3.2, ändringsförslag 9 första delen (körförbud under så kort tid som möjligt).
- I artikel 7.1, ändringsförslag 10.
- I artikel 7.2, ändringsförslag 11.
- I bilaga I, punkt 10.1, ändringsförslag 15.

Det påpekas att den inledande delen av ändringsförslag 17 (bland anförda exempel på kontroller), som syftar till att återge ändringsförslag 15 i bilaga II, har mist sin mening. Den inledande delen av bilaga II förekommer nämligen inte i den gemensamma ståndpunkten (se punkt III.2 c).

3. Europaparlamentets ändringsförslag som inte godkänts av rådet

a) *Icke godkända av kommissionen*

Rådet godkände inte ändringsförslag 2, 12 och 13.

- Ändringsförslags 2 syftar till att i artikel 3.1 i kommissionens ändrade förslag (artikel 4.1 den gemensamma ståndpunkten) lägga till en bestämmelse om att tiden för och innehållet i utbildningen för den fordonskontrollant som utför vägkontrollen fastställs enligt kommittéförfarandet. Rådet ansåg att det inte var nödvändigt att kräva att fordonskontrollanten har en särskild utbildning avseende vägkontroller av fordon och att harmoniseringen av denna utbildnings längd och innehåll således inte omfattas av den gemensamma ståndpunktens syfte. Dessutom föreskrivs inte någon sådan harmonisering i direktiv 96/96/EG. Vidare används kommittéförfarandet enligt artikel 9 endast för anpassning av bilaga I eller för anpassning av tekniska normer i bilaga II till tekniska framsteg.
- Ändringsförslag 12 syftar till att i artikel 9 i det ändrade förslaget, enligt vilket medlemsstaterna åläggs att upprätta sanktionssystem, lägga till en bestämmelse för att de sanktioner som beslutas av medlemsstaterna inte skall vara alltför olika.

Rådet godkände inte denna artikel eftersom det anser att det inte är nödvändigt att i detta direktiv föreskriva särskilda bestämmelser om sanktioner som är tillämpliga på överträdelse av detta direktiv.

- Ändringsförslag 13, första och tredje delarna syftar till att med sex månader senarelägga de datum för överföring och tillämpning av direktivet som föreskrivs i artikel 10.1 i det ändrade förslaget eftersom de redan är överskridna.

Enligt ändringsförslag 13 andra delen förenas direktivets ikraftträdande med det villkoret att medlemsstaterna, efter samråd med kommissionen, antar de bestämmelser som krävs när det gäller kontrollanternas utbildning disponibla tekniska och personella resurser som behövs för att utföra kontrollerna samt enhetliga sanktioner.

När det gäller ändringsförslag 13 första och tredje delarna ansåg rådet att det var bättre att i artikel 11.1 i den gemensamma ståndpunkten föreskriva ett enda datum, nämligen det för tillämpningen av direktivet och att fastställa detta datum i förhållande till då direktivet träder i kraft.

När det gäller ändringsförslag 13 andra delen ansåg rådet

- att det inte var möjligt att föreskriva i en artikel att direktivet träder i kraft ett visst datum och i en annan artikel att direktivet endast kan träda i kraft efter det att medlemsstaterna har antagit vissa bestämmelser.

I artikel 11 i det ändrade förslaget, som inte är föremål för någon ändring, samt i artikel 12 i den gemensamma ståndpunkten, fastställs nämligen ett visst datum för direktivets ikraftträdande, som fastställs i förhållande till datumet för offentliggörande i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

- att det inte var godtagbart att förena direktivets ikraftträdande med en viss harmonisering av fordonskontrollantens utbildning, sanktionsordningarna och de tekniska och personella resurser som behövs för att utföra kontrollerna. I enlighet med subsidiaritetsprincipen är medlemsstaterna fria att, i harmoniserad form eller ej, anta eller inte anta bestämmelser på dessa områden.

Rådet godkände inte ändringsförslag 8 och 16.

- Första delen av ändringsförslag 8 syftar till att i artikel 5.2 lägga till en bestämmelse som tillåter kontrollanten att besluta om körförbud för fordonet för att bristerna omedelbart skall avhjälpas vid ett godkänt provningscenter om han anser att bristerna i underhållet av fordonet gör detta till en allvarlig fara för trafiksäkerheten.

Rådet ansåg att, när det är uppenbart att fordonet utgör en betydande fara, är den lämpliga åtgärden körförbud och att avhjälpande av bristerna är ägarens ansvar och att det bör stå denne fritt att bestämma var fordonet skall repareras.

Andra delen av ändringsförslag 8 avser det fall då bristerna i underhållet anses vara tillräckligt betydande för att göra en mer ingående undersökning nödvändig. I sådant fall får det förordnas att fordonet skall undergå en trafiksäkerhetsprovning vid ett godkänt provningscenter och en kopia av det intyg som utfärdats av provningscentret skall tillställas den kontrolltjänst som konstaterat bristerna.

Rådet anser att är bättre att föreskriva att fordonet endast skall undergå en mer ingående provning och inte alla de kontroller som krävs inom ramen för en trafiksäkerhetsprovning enligt direktiv 96/96/EG. Rådet ansåg vidare att den mer ingående provningen borde utföras vid ett center i närheten för att i enlighet med artikel 3.2 minimera kostnaderna och förseningarna för förarna och företagen.

När det gäller tillståndet av intyg till kontrolltjänsten, en bestämmelse som inte finns i det ändrade förslaget, ansåg rådet att det var bättre att låta medlemsstaterna få avgöra på vilket sätt kontrolltjänsten skall informeras.

- Ändringsförslag 16 syftar till att i bilaga I punkt 16 i det ändrade förslaget (bilaga I punkt 11 i den gemensamma ståndpunkten) ta upp de två fall som är föremål för ändringsförslag 8. Ändringsförslag 16 godtogs således inte heller av rådet.

Vidare minskade rådet det antal fall som finns i bilaga I punkt 11 till ett enda. Med beaktande av de uppgifter som fordonskontrollanten skall tillhandahålla i enlighet med punkt 10 i bilaga I ansåg rådet att det var tillräckligt att i punkt 11 föreskriva, när det gäller resultatet av kontrollen, endast körförbud för fordon med allvarliga brister.

Rådet godkände inte ändringsförslag 14.

Detta ändringsförslag syftar till att i bilaga I punkt 6 tillägga en ny fordonskategori som skall undergå vägkontroll, nämligen fordon för djurtransport. Europaparlamentet ansåg att denna fordonskategori bör vara föremål för en särskild kontroll på grund av att ytterligare faktorer måste godkännas såsom temperaturen i transportutrymmet och hur lastbryggan fungerar.

Rådet ansåg, i enlighet med kommissionens ändrade förslag, att direktivet borde införa vägkontroller endast för de fordonskategorier som avses i direktiv 96/96/EG, utan att användningen av fordonet beaktas. Kontroll av efterlevnaden av tekniska regler för djurtransporter faller inte under målet för detta direktiv som är ett särskilt direktiv inom ramen för direktiv 96/96/EG som, uttryckligen eller i dess anda, återger kontrollpunkterna och sätten att utföra de föreskrivna kontrollerna.

b) *Godkända av kommissionen*

Rådet godkände inte ändringsförslag 5 som syftar till att i artikel 4.1 i det ändrade förslaget (artikel 3.1 i den gemensamma ståndpunkten) precisera att det är efter en gemensam överenskommelse, och efter samråd med kommissionen, som medlemsstaterna bör inrätta oplanerade flygande vägkontroller enligt direktivet. Rådet uppmärksammar den byråkratiska belastning som skulle följa av ett godtagande av detta ändringsförslag samt de svårigheter, även på nationell nivå, som en eventuell planering av kontrollerna skulle medföra.

Rådet anser det vara tillräckligt att medlemsstaterna, vid tillämpning av artikel 6, meddelar kommissionen, och att kommissionen meddelar Europaparlamentet, uppgifterna om de utförda kontrollerna och att medlemsstaterna, vid tillämpning av artikel 7, inbördes enas om bistånd för tillämpningen av direktivet.

Rådet godkände inte andra delen i ändringsförslag 9 där det föreskrivs att den tidsperiod som ett fordon är belagt med körförbud skall underställas en statistisk kontroll.

Det erinras om att den första delen av detta ändringsförslag omfattas av artikel 3.2 i den gemensamma ståndpunkten (se punkt IV.2).

Rådet ansåg att inrättandet av en sådan statistisk kontroll skulle utgöra en alltför tung administrativ börda.