



**COUNCIL OF  
THE EUROPEAN UNION**

**Brussels, 22 October 2012**

**15247/12**

---

**Interinstitutional File:  
2012/0184 (COD)**

---

**TRANS 350  
INST 611  
PARLNAT 343  
CODEC 2446**

**COVER NOTE**

---

from:	Swedish Parliament
date of receipt:	17 October 2012
to:	General Secretariat of the Council of the European Union
Subject:	Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on periodic roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers and repealing Directive 2009/40/EC <b>[doc. 12786/12 TRANS 249 CODEC 1954 - COM (2012) 380 final]</b> - Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality <sup>1</sup>

---

Delegations will find annexed a copy of the above letter.

\_\_\_\_\_

---

<sup>1</sup> Translation(s) of the opinion may be available at the Interparliamentary EU information exchange site IPEX at the following address: <http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/search.do>

Riksdagsskrivelse  
2012/13:9



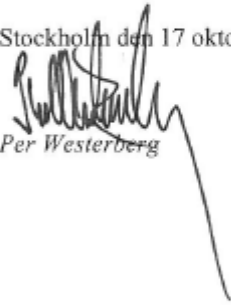
Europaparlamentets ordförande

Ordförande för Europeiska unionens råd

Europeiska kommissionens ordförande

Med överlämnande av riksdagens motiverade yttrande enligt bilaga 2 i det bifogade utlåtandet får jag anmäla att riksdagen denna dag bifallit trafikutskottets förslag till riksdagsbeslut i utlåtande 2012/13:TU3 Subsidiaritetsprövning av EU-kommissionens förslag till förordning om provning av motorfordon m.m.

Stockholm den 17 oktober 2012

  
Per Westerberg

  
Claes Mårtensson

BILAGA 2**Motiverat yttrande från Sveriges riksdag**

Mot bakgrund av prövningen av subsidiaritetsprincipens tillämpning i kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG, (KOM(2012) 380) som redovisas i trafikutskottets utlåtande 2012/13:TU3, anser riksdagen att förslaget om införande av krav (enligt artikel 2) på besiktning av mopeder och historiska fordon (veteranfordon) är alltför långtgående och därmed inte är förenligt med subsidiaritetsprincipen.

Riksdagen vill framhålla att det är positivt att det sker harmoniseringar och vidtas insatser i hela unionen för att åstadkomma såväl ökad trafiksäkerhet på vägarna som en minskning av vägtrafikens negativa miljöpåverkan. Det uttryckliga syfte som kommissionen anger i förslaget till förordning är att genom harmoniserade trafiksäkerhetskontroller av fordon förbättra trafiksäkerheten och minska antalet dödade i vägtrafik samt att minska koldioxidutsläpp och andra utsläpp från motorfordon. Detta överensstämmer med vad riksdagen anser bör känneteckna det fortsatta reformarbetet inom området. När det kommer till att bedöma om förslaget till förordning är utformat utifrån ett beaktande av subsidiariteten kan dock konstateras att delar av innehållet i den förslagna förordningen är alltför långtgående och att det finns förslag till regleringar som i stället bättre lämpar sig att hanteras på nationell nivå.

I förslaget till förordning anför kommissionen att målet med förslaget inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna på grund av att de tekniska kraven för trafiksäkerhetsprovning har satts till miniminivå inom unionen och att genomförandet av kraven i medlemsstaterna har lett till stora skillnader, vilket har skapat negativa följder för trafiksäkerheten och den inre marknaden. Det kan här noteras att det inte finns några uppgifter i svensk statistik som visar att det skulle förekomma mopeder och veteranbilar från andra medlemsländer, som har tekniska brister som beror på en undermålig kontrollbesiktning i hemlandet.

Det gällande fordonsbesiktningssystemet som används i Sverige är väl utformat och anpassat för att vidmakthålla en hög trafiksäkerhet bland de olika fordon som används på vägarna. I arbetet med att utveckla trafiksäkerheten i Sverige har det inte ansetts att ett införande av krav på besiktning av mopeder skulle kunna motiveras ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. När det gäller förslaget om att införa besiktningskrav på mopeder är synen på detta fortsatt negativ från svensk sida. Här kan även konstateras att mopeder med en konstruktionshastighet upp till 30 kilometer per timme inte är registrerade, vilket ytterligare försvårar genomförandet av kontrollbesiktning av dessa mopeder. Att införa de utökade besiktningskraven skulle innebära att administrationen och därmed kostnaderna för att genom-

föra detta måste ökas betydligt för såväl myndigheter som invånare trots att detta inte skulle kunna anses motiverat i förhållande till i vilken mån trafiksäkerhetsmässiga vinster skulle kunna uppnås. När det kommer till att utöka de fordonstyper som ska ha krav på besiktning bör det framhållas att det i ett land med Sveriges geografi kan innebära att långa sträckor på över 100 kilometer behöver tillryggaläggas för att kunna genomföra en besiktning av en moped samtidigt som det är oklart om den föreslagna förändringen kommer att leda till en ökad trafiksäkerhet. Tvärtom skulle detta kunna leda till förhöjda olycksrisker.

I sammanhanget kan påminnas om det tidigare utlåtande som trafikutskottet lämnade i december 2010 med anledning av kommissionens meddelande Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020 (KOM(2010) 389) där vikten av att åtgärderna för att förbättra trafiksäkerheten, ur subsidiaritetshänseende, utförs på rätt nivå betonades. För fordonsinspektion framhölls att en effektiv kontrollverksamhet har betydelse för trafiksäkerheten samtidigt som det är viktigt att avväga inspektionsinsatser mot den samhällsekonomiska nyttan. Trafikutskottet konstaterade därför att det inte ser framför sig att meddelandets text om inspektion av tvåhjuliga fordon innefattar besiktning av mopeder.

Den svenska principiella ståndpunkten i frågan har jämfört med tidigare inte förändrats. Den utökning av fordonstyper som förslaget innebär, i och med att mopeder inbegrips (artikel 2), medför en utvidgning av EU:s behörighet att lagstifta på området som är alltför långtgående. Då målet med förslaget bättre kan uppnås på nationell nivå bör besiktning av mopeder även i fortsättningen regleras på denna nivå. Detsamma gäller införande av föreslagna besiktningskrav för veteranfordon (som av kommissionen benämns historiska fordon).

När det gäller förslaget i förordningen att införa krav på årlig besiktning av motorcyklar sju år efter första registrering (artikel 5) kan detta inte anses motiverat ur trafiksäkerhetshänseende. I Sverige har det tidigare tillämpats en besiktningsperiodicitet som innebar årlig besiktning av motorcyklar, men i stället tillämpas nu krav på besiktning vartannat år. Övergången till besiktning av motorcyklar vartannat i stället för varje år har inte lett till att trafiksäkerheten på de svenska vägarna har minskat. När det gäller olyckor där motorcyklar är inblandade har det i stället kunnat ses att det är andra faktorer som har större inverkan.

Med utgångspunkt från en strävan att förbättra trafiksäkerheten i Sverige och andra europeiska länder är det inte självklart att detta bättre åstadkoms genom att en besiktningsförordning införs i stället för att låta detta ske direktivstyrt. Av den årliga statistik som redovisas av medlemsstaterna kring utvecklingen av antalet dödade och svårt skadade i vägtrafiken framgår att det finns betydande skillnader mellan olika länder och att detta sannolikt också är något som speglar hur långt olika medlemsstater har kommit i arbetet med och vilka insatser som har vidtagits för att förbättra trafiksäkerheten på vägarna. Sverige är ett av de länder som har

kommit längst när det gäller insatser för ökad trafiksäkerhet och insatser för att minska antalet dödade och svårt skadade. Grunden för denna positiva utveckling är det arbete och de insatser som vidtas med utgångspunkt från den s.k. nollvisionen som Sveriges riksdag har beslutat. Riksdagen kan här konstatera att det är ett antal olika insatser som tillsammans har bidragit till den positiva utvecklingen.