



Ändring av direktiv om kontrollbesiktning och flygande inspektion samt förslag till direktiv om registreringsbevis (Besiktningsspaketet)

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Dokumentbeteckning

COM(2025) 180 Celexnummer 52025PC0180

Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive 2014/45/EU on periodic roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers and Directive 2014/47/EU on the technical roadside inspection of the roadworthiness of commercial vehicles circulating in the Union

COM(2025) 179 Celexnummer 52025PC0179

Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on the registration documents for vehicles and vehicle registration data recorded in national vehicle registers and repealing Council Directive 1999/37/EC

Tidigare faktapromemorior i ärendet: 2011/12:FPM173

Sammanfattning

Europeiska kommissionen presenterade den 24 april 2025 förslag till revidering av det s.k. besiktningspaketet, innehållande förslag om ändring av direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen samt förslag till nytt direktiv om registreringsbevis och information i ett nationellt fordonsregister. Förslagen syftar till att förbättra trafiksäkerheten, bidra till hållbar mobilitet och främja den fria rörligheten inom EU. Revideringen avser utökning av kontrollerna till eldrivna fordon och moderna förarstödssystem. Förslagen inför nya testmetoder för förbättrad miljökontroll och åtgärder för minskad manipulation. Vidare ställer förslagen krav på digitaliserade registreringsbevis och krav på tillgängliggörande av elektronisk information från kontroller.

Regeringen välkomnar att reglerna för kontroll av fordon anpassas till dagens teknik och sådana ändringar som på ett effektivt sätt främjar trafiksäkerheten, luftkvaliteten och en sund konkurrens. Regeringen välkomnar ansatsen som möjliggör att besiktning under vissa omständigheter kan genomföras i ett annat EU-land. Regeringen anser att det är centralt att förslagets kostnader står i proportion till samhällsnyttan. Eftersom utökade kontroller riskerar att leda till ökade kostnader för fordonsägare, företag och myndigheter är det avgörande att de kontroller som utförs har en verifierad nytta och bidrar till förslagens uppsatta mål.

1. Förslaget

1.1 Ärendets bakgrund

Bestämmelser om fordonsbesiktning i unionslagstiftningen har varit föremål för en gradvis harmonisering. Unionslagstiftningen på området reviderades senast år 2014 genom antagande av det s.k. besiktningspaketet. Paketet innehöll tre rättsakter som dels underlättar det ömsesidiga erkännandet av trafiksäkerhetsintyg och registreringshandlingar, dels sätter gemensamma minimistandarder för fordonsbesiktning och vägkontroller av nyttofordon.

År 2023 genomförde kommissionen en utvärdering av 2014 års besiktningspaket. Utvärderingen visade att paketet delvis uppnådde målen om att bidra till att förbättra trafiksäkerheten och minska vägtransporters utsläpp. Samtidigt visade utvärderingen att bristfälliga fordon inte alltid upptäcks. Detta anges bero på att vissa nyare fordonskategorier inte omfattas av kraven på kontrollbesiktning eller flygande inspektion i vissa medlemsstater och att omfattningen av medlemsstaternas besiktningar inte är anpassade till vissa fordonskategoriers säkerhets- och miljörisker. I syfte att bättre anpassa lagstiftningen till ny teknik och nya fordon, liksom för att förbättra utbytet och tillgången till fordonsdata mellan medlemsstaterna, presenterade kommissionen den 24 april 2025 förslag till revideringar av direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars

trafiksäkerhet och direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen samt förslag till nytt direktiv om fordons registreringsbevis, vilka tillsammans utgör besiktningspaketet.

1.2 Förslagets innehåll

1.2.1 Förslag om ändrade regler för kontrollbesiktning av fordon

Kraven på hur ofta kontrollbesiktning måste ske är till stora delar oförändrade jämfört med nu gällande direktiv som ställer krav på kontroll från att fordonet är fyra år. Dock ändras kraven så att personbilar och lätta lastbilar som är 10 år eller äldre måste besiktigas årligen, jämfört med dagens EU-regler som anger att de måste kontrollbesiktigas vartannat år. Lätta lastbilar ska även börja omfattas av en miljökontroll ett år efter att de registrerats, vilket motsvarar miljökontrollen för tunga lastbilar. Vidare tillkommer krav på att besiktning måste göras när ett fordon modifierats, oavsett vad reglerna säger i övrigt.

Förslagen innebär att kraven om kontrollbesiktning inte längre medger undantag för motorcyklar, vilket ett antal medlemsstater utnyttjat. De nya kraven innebär att motorcyklar över 125 cm³ eller en nettoeffekt över 11kW inkluderas i direktivets tillämpningsområde och därmed måste kontrollbesiktigas.

Förslagen innebär möjligheter för personbilar att kunna besiktigas i andra EU-medlemsstater än den medlemsstat där fordonet är

registrerat. En sådan besiktning kan antingen erkännas som ordinarie besiktning – för det fall att det finns en överenskommelse mellan länderna i fråga – eller ge ett temporärt besiktningsprotokoll som är giltigt i 6 månader. Vid en temporär besiktning måste nästa besiktning ske i den medlemsstat där fordonet är registrerat.

Kommissionen föreslår även att de uppgifter som fordonstillverkare ska tillhandahålla för besiktning ska levereras till en utpekad nationell myndighet och utan att någon avgift tas ut. Det är sedan upp till myndigheten att tillgängliggöra informationen för besiktningsorgan.

Förslagen innebär flera nya krav på att uppgifter om ett fordons mätarställningar ska följas upp. Medlemsstater ska samla in uppgifter om mätarställningen, inte bara via kontrollbesiktningen, utan även från verkstäder och direkt från fordonen. Uppgifterna ska tillgängliggöras för potentiella köpare på begagnatmarknaden.

Nya kontrollpunkter vid periodisk besiktning introduceras som avser el- och hybridbilar, emissionstester av partiklar och NO_x från diesel- och bensindrivna bilar och elektroniska säkerhetssystem. Särskilda krav på testutrustning för att hantera vissa av dessa nya kontrollpunkter föreslås också. Även krav på kontroll av emissioner för motorcyklar införs.

Förslagen innehåller också en möjlighet för en medlemsstat att förlänga giltigheten av en besiktning i händelse av en kris, såsom en pandemi.

Förslaget innebär även att besiktningsprotokollen ska vara digitala och kommissionen föreslår även hur informationsutbyte mellan medlemsstaterna ska ske.

Det införs också nya krav på sanktioner vid uppenbar manipulering av fordonet.

1.2.2 Förslag om ändrade regler för flygande inspektion

Direktivet om flygande inspektion utökas till att också omfatta lätta lastbilar i nyttotrafik, kategori N1.

Dagens krav som gäller inom unionen totalt sett om att 5 % av fordonsflottan ska kontrolleras årligen finns kvar, men föreslås gälla för varje enskild medlemsstat. Det införs också ett nytt krav om att 2 % av de lätta lastbilarna ska kontrolleras.

Krav införs på att genomföra väggkantsmätningar av miljöutsläpp och ljudnivåer med en särskild teknik, så kallad fjärrmätning.

Medlemsstater åläggs att screena minst 30 % av fordonsflottan årligen vad avser luftföroreningar och buller med denna metod.

Krav på lastsäkring inkluderas som en tvingande del i regelverket, vilket tidigare varit frivilligt.

1.2.3 Förslag till nytt direktiv om registreringsbevis och information i ett nationellt fordonsregister

Förslaget innebär att registreringsbevis från 4 år efter reglernas införande enbart ska utfärdas digitalt på ett standardiserat sätt och kunna föras in i digitala plånböcker. Både den digitala och det fysiska registreringsbeviset ska kunna verifieras. Vid förfrågan måste en medlemsstat kunna tillhandahålla ett fysiskt registreringsbevis.

Vidare införs krav på nya uppgifter i de nationella fordonsregistren. Uppgifterna ska hämtas från fordonets intyg om överensstämmelse.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Gällande svenska bestämmelser finns i fordonslagen (2002:574) beträffande kontrollformer och oberoende hos besiktningsorgan och i fordonsförordningen (2009:211) gällande vilka fordon som ska kontrollbesiktigas eller registreringsbesiktigas och när besiktningen ska ske samt vem som får utföra besiktningar eller kontroller.

Ytterligare bestämmelser beträffande uppgifter om registrering av fordon, utfall efter kontrollbesiktningar och flygande inspektion, registreringshandlingar m.m. finns i lagen (2019:370) om fordons registrering och användning respektive i förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning. Vidare anges i vägtrafikdatalagen (2019:383) och vägtrafikdataförordningen

(2019:382) bestämmelser om Transportstyrelsens behandling av personuppgifter i vägtrafikregistret samt vilka fordonsuppgifter som ska registreras in i vägtrafikregistret. De ändringar som föreslås i de föreslagna direktiven bedöms även påverka innehållet i flera av de föreskrifter som Transportstyrelsen har utfärdat.

I Sverige är det idag krav på besiktning var 14:e månad för bilar upp till 3.5 ton som är äldre än 10 år, förslaget inför krav på besiktning för dessa bilar var 12:e månad vilket innebär ett tätare besiktningintervall.

1.4 Budgetära konsekvenser och konsekvensanalys

1.4.1 Kommissionens konsekvensanalys

Kommissionen har presenterat en konsekvensanalys (SWD(2025) 96) av förslagen och anför att det kommer leda till en förbättrad trafiksäkerhet. Kommissionen förklarar att förslagen kommer identifiera fler fordon med allvarliga tekniska brister, vilket bedöms minska antalet olyckor. Kommissionen uppskattar att förslagen leder till att 7000 fler liv sparas och att 65 000 olyckor med en allvarlig utgång kan förhindras mellan åren 2026–2050.

Kommissionen uppskattar att denna reduktion av kostnader relaterade till olyckor sparar drygt 74.2 miljarder euro. Vidare anför kommissionen att förslagen bidrar till hållbart resande genom en minskning av luftföroreningar och buller. Kommissionen uppskattar att de externa kostnaderna av dessa utsläpp kan

minskas med drygt 83.4 miljarder euro. Därtill framhåller kommissionen att förslagen kommer underlätta fri rörlighet av människor och gods mellan EU:s medlemsländer.

1.4.2 Regeringens bedömning av förslagets konsekvenser

Regeringen bedömer att delar av förslagen kan bidra till ökad trafiksäkerhet och bättre luftkvalitet. Samtidigt innebär de tillkommande kontrollerna och kraven kostnader.

Förslagen innebär ökade kostnader för besiktningsföretagen och verkstäder och i förlängningen för fordonsägare på grund av krav på ökade kontroller. Utökade kontroller kan innebära merkostnader som följer av nya kontrollpunkter, nya grunder för bedömning av brister, liksom nya krav på teknisk kontrollutrustning och besiktningssteknikers kompetens. Ytterligare kostnader för fordonsägarna kan uppkomma i och med att mätarställningen enligt förslaget ska rapporteras in vid varje service eller reparation.

För fordonstillverkare innebär förslaget ökade kostnader för att upprätta system för att överföra uppgifter från vägmätarställningen för fordon regelbundet till medlemsstaterna. Även förslaget om att fordonstillverkare inte får ta betalt för den tekniska informationen som krävs för periodisk kontroll väntas innebära ökade kostnader, men skulle samtidigt minska kostnaderna för besiktningsorganen.

Närmast berörda myndigheter är Transportstyrelsen och Polismyndigheten. För Transportstyrelsen kommer förslaget att

leda till initiala IT-utvecklingskostnader, bland annat för att anpassa vägtrafikregistret för bland annat digitala besiktningsprotokoll. På sikt leder förslag om digitala registreringsbevis till effektivisering för myndigheten eftersom omfattande och kostsam hantering av fysiska registreringsbevis försvinner. Förslaget om att genomföra vägkantsmätningar av miljöutsläpp och ljudnivåer med så kallad fjärrmätning på 30% av fordonsflottan som ingår i direktivets tillämpningsområde bedöms innebära en ökad kostnad för berörda myndigheter, bland annat på grund av behov av ny utrustning och utbildning för de som ska kontrollera och möjligen även ny personal.

2. Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen välkomnar att reglerna för kontroll av fordon anpassas till dagens teknik och sådana ändringar som på ett effektivt sätt kan förbättra trafiksäkerheten, luftkvaliteten och förutsättningarna för en sund konkurrens. Regeringen välkomnar ansatsen som möjliggör att kontrollbesiktning under vissa omständigheter kan genomföras i en annan EU-medlemsstat än den där fordonet är registrerat. Vidare noterar regeringen att förslaget driver på digitalisering vilket kan bidra till ökad effektivitet.

Regeringen anser att det är centralt att förslagets kostnader står i proportion till samhällsnyttan. Eftersom utökade kontroller innebär

ökade kostnader för fordonsägare, företag och myndigheter är det avgörande att de kontroller som utförs har en verifierad säkerhets- eller miljönytta och främjar en sund konkurrens. Myndigheters och näringslivs administrativa kostnader och kostnader för nya mätningar måste hållas begränsade. Avvägningen mellan fler kontroller och ökade kostnader för fordonsägare och det direktivet syftar till att uppnå behöver vara rimlig.

Mot bakgrund av regeringens budgetrestriktiva hållning bör Sverige verka för att kostnaderna begränsas både på EU-budgeten och statsbudgeten. Om förslaget medför ökade kostnader för den nationella budgeten ska dessa i första hand finansieras genom omprioriteringar inom berörda anslag i linje med de principer om neutralitet för statens budget som riksdagen beslutat om (prop. 1994/95:40, bet. 1994/95FiU5, rskr. 1994/95:67).

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaternas ståndpunkter är ännu inte kända.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Institutionernas ståndpunkter är ännu inte kända.

2.4 Remissinstansernas och andra intressenters ståndpunkter

Remissinstansernas ståndpunkter är ännu inte kända. Förslaget har remitterats med sista svarsdatum den 15 augusti 2025.

3. Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Direktivens rättsliga grund är artikel 91.1 c i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, enligt vilken rådet ska fastställa åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten.

Det ordinarie lagstiftningsförfarandet i artikel 294 i samma fördrag är tillämpligt, vilket innebär att rådet beslutar med kvalificerad majoritet och att Europaparlamentet är medbeslutande.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna

Kommissionen anför att förslagen syftar till att förbättra trafiksäkerheten, bidra till hållbar mobilitet och främja den fria rörligheten inom EU.

Kommissionen menar att en miniminivå av harmonisering av fordonstester och gemensamma lösningar för utbyte av fordonsdata mellan medlemsstaterna är mer effektiv jämfört med olika åtgärder på nationell nivå. Gemensamma regler anses kunna bidra till en bättre funktion av den inre marknaden eftersom fordon skulle behöva genomgå liknande tester under liknande förhållanden. Det skulle också innebära att transportföretag skulle bära liknande kostnader och behöva uppfylla liknande minimikrav. På samma sätt anses samordnade villkor för tillgång till och utbyte av fordonsdata på EU-nivå vara mer effektivt jämfört med bilaterala avtal mellan medlemsstaterna, liksom separata

förhandlingar med enskilda tillverkare. Olika lösningar på nationell nivå för provningsmetoder och omfattning av kontroller anses i stället leda till ännu större skillnader i fordons säkerhets- och miljöprestanda, vilket skulle riskera att snedvrider den inre marknaden och skapa ytterligare hinder för den fria rörligheten.

Regeringen delar kommissionens uppfattning om förslagets förenlighet med subsidiaritetsprincipen.

När det gäller proportionalitetsprincipen anser kommissionen att förslagen inte går utöver vad som krävs för att uppnå de avsedda syftena. I sammanhanget framhåller kommissionen att förslaget till ändring av direktiven om periodisk och flygande besiktning har begränsats till vad som är nödvändigt för att harmonisera testmetoder, liksom att fordon som främst används lokalt, såsom mopeder och traktorer, inte omfattas av tillämpningsområdet. Vidare bedömer kommissionen att valet att revidera befintliga direktiv, liksom att föreslå ett nytt direktiv, medger utrymme för medlemsstaterna att dels fortsätta tillämpa sina redan etablerade nationella system för fordonsbesiktning, dels införa ändringarna som passar deras specifika nationella förhållanden. Förslaget om att införa minimikrav i stället för ett enhetligt tillvägagångssätt anses också öppna upp för industrin att utveckla de mest effektiva tekniska lösningarna.

Regeringen instämmer i kommissionens bedömning och anser att förslaget i huvudsak är förenligt med proportionalitetsprincipen.

4. Övrigt

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förslaget har hittills behandlats vid två tillfällen i rådets arbetsgrupp för landtransport. En riktlinjedebatt planeras att hållas om förslaget vid transportministtermötet den 5 juni 2025.

Behandlingen i rådet väntas fortsätta under det inkommande danska ordförandeskapet med start i juli 2025.

4.2 Fackuttryck och termer