



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 24.4.2025
COM(2025) 179 final

2025/0096 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om registreringsbevis för fordon och registreringsuppgifter för fordon som registrerats i nationella fordonsregister och om upphävande av rådets direktiv 1999/37/EG

{SEC(2025) 119 final} - {SWD(2025) 96 final} - {SWD(2025) 97 final} -
{SWD(2025) 98 final} - {SWD(2025) 99 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Denna motivering åtföljer förslaget till direktiv om upphävande och ersättning av rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon⁽¹⁾.

Vägransporter spelar en viktig roll för att sammanlänka företag och konsumenter i hela EU, underlätta handel och stödja ekonomisk tillväxt och sysselsättning. De är dock även en källa till vissa problem, såsom trafikolyckor och luftföroreningar.

En av vägransporternas mest förödande konsekvenser är trafikolyckor, vars kostnader för samhället är betydande. Trafikolyckor orsakas framför allt av fortkörning, körning under alkohol- eller drogpåverkan, distraktion och olika förarfel (t.ex. felbedömning av en situation eller att man kör fast man är trött). Andra orsaker är infrastrukturens dåliga skick eller utformning (halt underlag, otillräckliga markeringar och dåligt underhåll) samt fordonsdefekter. EU:s regler för typgodkännande och ett välutvecklat system för trafiksäkerhetsprovningar under fordonets livstid innebär att fordonsdefekter endast står för en liten andel av trafikolyckorna i EU. Detta innebär dock samtidigt att undvikbara olyckor orsakade av fordonsdefekter fortfarande sker. I strategin för säkra system krävs åtgärder på alla dessa fronter och erkänns att de olika delarna av hela systemet – inklusive användare, fordon, infrastruktur och nödåtgärder – fungerar tillsammans som helhet⁽²⁾.

Detta initiativ bygger på 2014 års trafiksäkerhetspaket, som består av de tre direktiv som beskrivs nedan.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU⁽³⁾ om periodisk provning av trafiksäkerhet som kräver att fordon som används på allmänna vägar provas regelbundet för att säkerställa att de uppfyller en uppsättning minimikrav. Det gäller alla bilar, skåpbilar, lastbilar, bussar, tunga släpvagnar, snabbare traktorer, och sedan januari 2022 större två- och trehjulingar samt fyrhjulingar.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU⁽⁴⁾ om tekniska vägkontroller, som har ett liknande syfte som direktiv 2014/45/EU men gäller vägkontroller av tunga person- och godsfordon och släpvagnar till dessa fordon.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/46/EU⁽⁵⁾ om registreringsbevis för fordon.

2014 års trafiksäkerhetspaket kompletterar de säkerhets- och miljökrav som fordon måste uppfylla för att kunna cirkulera på EU:s vägar, i enlighet med de respektive EU-

⁽¹⁾ EGT L 138, 1.6.1999, s. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>.

⁽²⁾ Europeiska kommissionen (2020), Generaldirektoratet för rörlighet och transport, *Next steps towards 'Vision Zero' – EU road safety policy framework 2021-2030* (inte översatt till svenska), Publikationsbyrån, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/391271>.

⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om k provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG (EUT L 127, 29.4.2014, s. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>).

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU av den 3 april 2014 om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG (EUT L 127 29.4.2014, s. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj>).

⁽⁵⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/46/EU av den 3 april 2014 om ändring av rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon (EUT L 127, 29.4.2014, s. 129, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

förordningarna om typgodkännande av motorfordon⁽⁶⁾. I dessa förordningar fastställs även kraven på marknadskontroll för motorfordon. Trafiksäkerhetspaketet har dock en annan inriktning. Bestämmelserna om marknadskontroll syftar till att säkerställa att fordon fortsätter att uppfylla sina typgodkännandekrav när de släpps ut på marknaden och under en begränsad period därefter. De inriktas på tillverkarens ansvar, medan fokus för trafiksäkerhetspaketet är att säkerställa att minimistandarder upprätthålls av ägarna under fordonets hela livstid. Medan marknadskontrollen kräver provning av ett begränsat antal fordon per modell, omfattas nästan alla registrerade fordon dessutom av periodiska trafiksäkerhetsprovningar. Trafiksäkerhetspaketet kompletterar därför lagstiftningen om marknadskontroll för att säkerställa trafiksäkerheten och fordonens miljöprestanda under deras livstid.

Osäkra fordon färdas dock fortfarande på EU:s vägar. Detta trots 2014 års översyn av trafiksäkerhetspaketet, annan relaterad EU-lagstiftning samt förbättrad fordonsteknik, inklusive avancerade och intelligenta förarstödsystem i nya fordon. De direktiv som antagits inom ramen för 2014 års trafiksäkerhetspaket är inte ändamålsenliga för att bidra till att upprätthålla reglerna om den gränsöverskridande trafiken i EU och handeln med fordon.

I strategin för hållbar och smart mobilitet⁽⁷⁾ efterlystes anpassningar av den rättsliga ramen för trafiksäkerhet för att säkerställa att ett fordon under hela sin livstid uppfyller utsläpps- och säkerhetsnormerna och därigenom bidrar till EU:s ram för trafiksäkerhet 2021–2030⁽⁸⁾ och stöder målen i den europeiska gröna given.

Detta initiativ syftar till att ytterligare förbättra trafiksäkerheten i EU, bidra till hållbar mobilitet och underlätta den fria rörligheten för personer och varor i EU. När det gäller lagstiftningsramen för registreringsbevis och registreringsuppgifter för fordon måste trafiksäkerhetsramen utnyttjas till fullo genom att man förbättrar den elektroniska lagringen och utbytet av relevanta uppgifter om fordonsidentifiering och fordonsstatus, vilket kommer att åtgärda bristen på tillgång till sådana uppgifter och förbättra verkställande myndigheters ömsesidiga erkännande. Att säkerställa mer exakta uppgifter om status (avseende exempelvis miltal) och ett effektivare informationsutbyte mellan medlemsstaterna kommer också att bidra till att identifiera fordon med manipulerade vägmätare.

Mer detaljerad information om hur dessa mål och relaterade problem hanteras i initiativet finns i kapitel 3.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Den föreslagna översynen av trafiksäkerhetspaketet, särskilt EU:s rättsliga ram om registreringsdokument för fordon, är förenlig med målen i **EU:s ram för trafiksäkerhet**. Genom att minska antalet dödsfall kommer den att bidra till att uppnå målet att halvera antalet dödsfall och allvarliga skador fram till 2030. Den föreslagna översynen kommer också att säkerställa anpassning till de direktiv som antagits inom ramen för trafiksäkerhetspaketet, dvs. **förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om körkort⁽⁹⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/3237 om underlättande av**

⁽⁶⁾ Se t.ex. <https://eur-lex.europa.eu/SV/legal-content/summary/eu-approval-and-market-surveillance-measures-for-motor-vehicles-and-their-trailers.html>.

⁽⁷⁾ COM(2020) 789 final, EUR-Lex – 52020DC0789 – SV – EUR-Lex (europa.eu).

⁽⁸⁾ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0018.02/DOC_2&format=PDF.

⁽⁹⁾ Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om körkort och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2561 och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG och kommissionens förordning (EU) nr 383/2012 (COM/2023/127 final).

gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott⁽¹⁰⁾. I dessa direktiv fastställs reglerna för registreringsbevis, eventuell framtida digitalisering av handlingar och utbyte av fordonsrelaterad information mellan medlemsstaterna för genomförandeändamål. Förslaget anpassas också till kraven för **lagstiftningen om uttjänta fordon** genom att registreringsmyndigheterna i andra medlemsstater ges elektronisk tillgång till uppgifter och genom att nya uppgifter läggs till i fordonsregistret, inklusive uppgifter om uttjänta fordon.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Översynen av trafiksäkerhetspaketet, särskilt EU:s rättsliga ram om registreringsdokument för fordon, är förenlig med **förordningen om en gemensam digital ingång⁽¹¹⁾** genom att den underlättar onlineåtkomsten till fordonsrelaterad information, relevanta administrativa förfaranden samt hjälp- och problemlösningstjänster. Den bidrar också till målen i **EU:s datastrategi** för utveckling av europeiska dataområden för offentliga förvaltningar som kan stödja efterlevnaden av lagstiftningen, inklusive trafiksäkerhets- och miljölagstiftningen. Reglerna om skydd av personuppgifter kommer även att gälla utbyte av information om registreringsbevis och trafiksäkerhetsintyg, samt relaterade registreringsuppgifter för fordon, särskilt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 (allmän dataskyddsförordning)⁽¹²⁾.

Initiativet är anpassat till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2923/2854 (**dataförordningen⁽¹³⁾**), genom vilken de relevanta dataseten standardiseras och en faktisk, icke-diskriminerande och säker tillgång för eftermarknads- och mobilitetstjänster säkerställs.

EU:s lagstiftning om vägtullar⁽¹⁴⁾ bygger också på de harmoniserade unionskoder som för närvarande fastställs i direktiv 1999/37/EG och senast ändrades (något) som en del av översynen av reglerna om vägavgifter (Eurovinjettdirektivet)⁽¹⁵⁾.

Slutligen fastställs i **EU:s beslut om policyprogrammet för det digitala decenniet 2030⁽¹⁶⁾** att Europaparlamentet, rådet, kommissionen och medlemsstaterna bör samarbeta för att uppnå digitala mål i EU senast 2030. Detta inbegriper ett mål för digitaliseringen av offentliga

⁽¹⁰⁾ COM(2023) 127 final och COM(2023) 126 final, https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/european-commission-proposes-updated-requirements-driving-licences-and-better-cross-border-2023-03-01_sv.

⁽¹¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 av den 2 oktober 2018 om inrättande av en gemensam digital ingång för tillhandahållande av information, förfaranden samt hjälp- och problemlösningstjänster och om ändring av förordning (EU) nr 1024/2012 (EUT L 295, 21.11.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj>).

⁽¹²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

⁽¹³⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2854 av den 13 december 2023 om harmoniserade regler för skälig åtkomst till och användning av data och om ändring av förordning (EU) 2017/2394 och direktiv (EU) 2020/1828 (EUT L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj>).

⁽¹⁴⁾ Direktiv (EU) 2019/520 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen (EUT L 91, 29.3.2019, s. 45, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>).

⁽¹⁵⁾ Direktiv (EU) 2022/362 om ändring av direktiven 1999/62/EG, 1999/37/EG och (EU) 2019/520 vad gäller uttag av avgifter på fordon för användningen av vissa infrastrukturer (EUT L 69, 4.3.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

⁽¹⁶⁾ Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2022/2481 av den 14 december 2022 om inrättande av policyprogrammet för det digitala decenniet 2030 (EUT L 323, 19.12.2022, s. 4, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2481/oj>).

tjänster: alla de viktigaste offentliga tjänsterna ska vara tillgängliga online, och i förekommande fall ska allmänheten och företag i EU kunna interagera med offentliga förvaltningar online.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden för förslaget är artikel 91.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*). Enligt artikel 91.1 c i EUF-fördraget har EU befogenhet på transportområdet att besluta om åtgärder för att förbättra transportsäkerheten, inbegripet trafiksäkerheten.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

EU har redan behörighet när det gäller registreringsbevis och registreringsuppgifter för fordon, i enlighet med direktiv 1999/37/EG. Olika åtgärder har införts på EU-nivå på detta område sedan direktivet antogs. De senaste ändringarna gjordes i och med antagandet av 2014 års trafiksäkerhetspaket, och med vissa ändringar av unionskoderna som infördes genom direktiv (EU) 2022/362. De nya regler som ska införas enligt detta förslag ligger inom ramen för EU:s befogenheter enligt artikel 91.1 i EUF-fördraget, och med tanke på deras koppling till det befintliga regelverket om registreringsbevis, registreringsuppgifter och trafiksäkerhet kan de bara genomföras på ett tillfredsställande sätt på EU-nivå.

Eftersom vägtransporter och fordonsindustrin är internationella sektorer är det mycket effektivare och mer ändamålsenligt att ta itu med problemen på EU-nivå än på nationell nivå. Nationell praxis skiljer sig åt historiskt, men en viss miniminivå av harmonisering vid fordonsregistrering och gemensamt överenskomna lösningar för utbyte av fordonsuppgifter mellan medlemsstaterna är ändamålsenligare än flera icke samordnade nationella lösningar. Att samordna villkoren för tillgång till och utbyte av fordonsuppgifter på EU-nivå är inte bara mer effektivt än bilaterala avtal och förhandlingar med enskilda tillverkare, utan skapar också lika villkor mellan medlemsstaterna.

Det råder en bred enighet bland nationella myndigheter och experter från industrin om att det nuvarande direktivet inte längre är anpassat till den senaste lagstiftningsmässiga och tekniska utvecklingen. I avsaknad av EU-åtgärder skulle olika och fragmenterade lösningar tillämpas, vilket skulle leda till ännu större skillnader i fordonens säkerhet och miljöprestanda än i dag. Detta skulle riskera att snedvrider den inre marknaden och skapa ytterligare hinder för den fria rörligheten. Initiativet tar därför upp säkerhets- och miljöskyddsbehov som är ”unionsrelevanta”.

- **Proportionalitetsprincipen**

I enlighet med proportionalitetsprincipen i artikel 5.4 i fördraget om Europeiska unionen går åtgärderna i detta förslag inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målen i fördragen – att förbättra trafiksäkerheten, bidra till hållbar mobilitet och underlätta den fria rörligheten för personer och varor inom EU.

I allmänhet begränsas förslagets tillämpningsområde till vad som bäst kan uppnås på EU-nivå när det gäller att harmonisera registreringsbevis och hitta gemensamma lösningar för att säkerställa ett effektivt utbyte av och tillgång till fordonsuppgifter.

Valet av ett direktiv innebär också att målen kan uppnås genom det nästa steg i processen som är logiskt, för en gradvis harmonisering på området. Det ger medlemsstaterna tillräckligt manöverutrymme för att genomföra förändringarna på ett sätt som passar deras specifika

nationella sammanhang. Detta val, som innebär minimikrav i stället för en universallösning, kommer också att göra det möjligt för industrin att utveckla de mest effektiva tekniska lösningar som detta ständigt föränderliga område kräver.

- **Val av instrument**

För att säkerställa en tydlig och konsekvent rättslig utformning är den lämpligaste rättsliga lösningen en fullständig översyn av direktiv 1999/37/EG genom att direktivet upphävs och ersätts, eftersom det är föråldrat och inte har omarbetats.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Under 2023 genomförde kommissionen en utvärdering av 2014 års trafiksäkerhetspaket i sin helhet och bedömde dess relevans, EU-mervärde, enhetlighet, ändamålsenlighet och effektivitet. I utvärderingen drogs slutsatsen att trafiksäkerhetspaketet delvis lyckades uppnå sina mål, vilket bidrog till bättre trafiksäkerhet och minskade utsläpp av luftföroreningar från vägtransporter. Defekta fordon upptäcks fortfarande inte alltid eftersom vissa kategorier av fordon inte omfattas av periodiska trafiksäkerhetsprovningar eller av vägkontroller i vissa medlemsstater, eller för att frekvensen eller omfattningen av provningen inte är anpassad till dessa fordons högre säkerhets- och miljörisker. Av de konstaterade bristerna i det nuvarande trafiksäkerhetspaketet framgår att direktiven måste anpassas för att utöver nuvarande behov tillgodose även framtida utmaningar.

Slutsatserna av utvärderingen beskrivs nedan.

1. Trafiksäkerhetspaketet är inte anpassat till den senaste tekniken, såsom avancerade förarstödsystem och elektroniska säkerhetsfunktioner. Det saknar särskilda provningsprotokoll för att säkerställa att el-, hybrid- och vätgasfordon uppfyller gällande krav och underhålls, inklusive genom programvaruuppdateringar. Trafiksäkerhetsprovningarna skulle behöva uppdateras för att få fram viktiga säkerhetsrelaterade uppgifter på ett effektivt sätt och övervaka nya sensorer och funktioner.

2. När det gäller utsläpp måste vissa periodiska trafiksäkerhetsprovningar och viss utrustning anpassas eftersom de inte längre kan upptäcka utsläppsfel i de senaste fordonen med förbränningsmotor. Röktäthetsmätningen är inaktuell eftersom den inte kan detektera dieselfordon med defekta partikelfilter eller manipulerade katalysatorer, som leder till höga partikel- och kväveoxidutsläpp. I stället bör partikelantal- och kväveoxidsmätningar göras för att kontrollera nyare diesel- och bensinfordon beträffande defekter och manipulering av avgasreningssystem.

3. Den nuvarande ramen för utbyte av information om provresultat mellan medlemsstaterna har inte varit ändamålsenlig. Även om det i lagstiftningen anges att elektroniskt datautbyte mellan medlemsstaternas myndigheter är en möjlighet, är det inte något som alla medlemsstater genomför. Även om harmoniseringen av registreringsbevis har gjort det lättare för människor att registrera fordon från andra medlemsstater och Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, så kan digitaliseringsprocessen bli bättre. Omregistrering kan fortfarande vara besvärligt, och det finns utrymme för att förbättra det ömsesidiga erkännandet av periodiska trafiksäkerhetsprovningar mellan medlemsstaterna.

4. Trafiksäkerhetspaketet bör bättre utnyttja fördelarna med digitalt datautbyte och ytterligare harmonisera fordonsdokument för att minska den administrativa bördan och

kostnaderna. Dessutom skulle digitala registreringsbevis ytterligare kunna underlätta digitaliseringen av fordonsregistrering och datalagringsprocesser och minska kostnaderna.

5. Överensstämelsen mellan trafiksäkerhetspaketet och relevanta EU-instrument skulle kunna förbättras genom att fordonsuppgifter som har betydelse för säkerheten och tillverkarnas relaterade ansvar under fordonets livscykel standardiseras. Förtydligande av ansvarsområden och krav på att viss information görs tillgänglig för periodiska trafiksäkerhetsprovningar i medlemsstaterna skulle kunna minska osäkerheten och den tid som ägnas åt att söka efter information, vilket skulle kunna öka inspektionernas noggrannhet och effektivitet på ett övergripande plan. Trafiksäkerhetspaketet bör också anpassas bättre till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144⁽¹⁷⁾.

- **Samråd med berörda parter**

Samråden hade två mål. Det första var att bedöma trafiksäkerhetspaketets resultat i sin helhet utifrån de fem utvärderingskriterierna, identifiera eventuella problem med den befintliga rättsliga ramen och på grundval av detta dra lärdomar för framtida åtgärder. Det andra var att samarbeta med berörda parter för att validera kommissionens förståelse av de aktuella frågorna, upprätta en förteckning över möjliga politiska åtgärder och bedöma deras sannolika inverkan på de olika kategorierna av berörda parter. Samråden var också ett sätt att samla in uppgifter om förväntade kostnader och fördelar med de föreslagna politiska åtgärderna. De bidrog till att peka ut brister i interventionslogiken samt områden som kräver ytterligare uppmärksamhet. Samrådet bestod av offentliga samråd (genom en inledande konsekvensbedömning och ett öppet offentligt samråd som offentliggjordes på kommissionens webbplats Kom med synpunkter) och riktade samråd, inklusive undersökningar och intervjuer. De riktade samråden genomfördes under hela utvärderings- och konsekvensbedömningsprocessen och omfattade alla relevanta aspekter. Undersökningarna och intervjuerna inriktades på att utarbeta olika politiska åtgärder för att uppfylla de mål som fastställts som en del av översynen av trafiksäkerhetspaketet, särskilt för att identifiera och kvantifiera kostnaderna och de potentiella effekterna av dessa åtgärder. Problemen och de möjliga politiska åtgärderna i trafiksäkerhetspaketet diskuterades ingående med berörda parter, bland annat i expertgruppen för trafiksäkerhet och registreringsbevis, och är också ett resultat av samråd med berörda parter i utvärderingen.

Ett stort antal berörda parter rådfrågades, däribland i) offentliga myndigheter med ansvar för trafiksäkerhet (inklusive deras intresseorganisationer, såsom EReg och Corte), ii) branschorganisationer och företag (inklusive deras intresseorganisationer, såsom CITA och EGEA, fordonstillverkare och leverantörer av fordonskomponenter), iii) företrädare för användargrupper, iv) forskningsorganisationer och icke-statliga organisationer för trafiksäkerhet samt v) allmänheten.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Ett stort antal experter från medlemsstaterna, industrin och andra grupper av berörda parter rådfrågades under det förberedande arbetet om frågor som rör trafiksäkerhetsprovning,

⁽¹⁷⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 av den 27 november 2019 om krav för typgodkännande av motorfordon och deras släpvagnar samt de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, med avseende på deras allmänna säkerhet och skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter, om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 78/2009, (EG) nr 79/2009 och (EG) nr 661/2009 samt kommissionens förordningar (EG) nr 631/2009, (EU) nr 406/2010, (EU) nr 672/2010, (EU) nr 1003/2010, (EU) nr 1005/2010, (EU) nr 1008/2010, (EU) nr 1009/2010, (EU) nr 19/2011, (EU) nr 109/2011, (EU) nr 458/2011, (EU) nr 65/2012, (EU) nr 130/2012, (EU) nr 347/2012, (EU) nr 351/2012, (EU) nr 1230/2012 och (EU) 2015/166 (EUT L 325, 16.12.2019, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

vägkontroller och fordonsregister. Tre särskilda workshoppar hölls där medlemmarna i expertgruppen för trafiksäkerhet och registreringsbevis diskuterade förslagets tekniska delar. Kommissionen anlidade två externa konsulter för att genomföra särskilda stödstudier som ligger till grund för utvärderingen och konsekvensbedömningen. Detta bidrag kompletterades med särskilda samråd med experter från näringslivet och kommissionens egna erfarenheter av att övervaka och genomföra trafiksäkerhetspaketet.

- **Konsekvensbedömning**

Detta förslag åtföljs av en konsekvensbedömningsrapport, som även omfattar ändringarna av direktiven 2014/45/EU och 2014/47/EU vars utkast lämnades in till nämnden för lagstiftningskontroll den 20 november 2023. Den 15 december 2023 avgav nämnden ett positivt yttrande med reservationer⁽¹⁸⁾. Konsekvensbedömningsrapporten justerades i enlighet med detta för att ta hänsyn till nämndens synpunkter. De analyserade alternativen sammanfattas nedan.

Fyra politiska alternativ (1a, 1b, 2 och 3) utformades för att åtgärda problemen. I alla politiska alternativ anpassas periodiska trafiksäkerhetsprovningar till elfordon och inkluderas nya provningsobjekt genom e-inspektioner (inklusive provning av programvarans integritet i system av betydelse för säkerhet och utsläpp). De omfattar även nya provningsmetoder för utsläpp av partiklar och kväveoxider, som är nödvändiga för att anpassa sig till nyare teknik för utsläppskontroll och för att identifiera fordon med höga utsläpp, inklusive fordon som manipulerats. Alla politiska alternativ medför krav på trafiksäkerhetsprovning efter varje betydande ändring av t.ex. framdrivningssystemet eller utsläppsklassen. Digitalisering av trafiksäkerhetsintyget, sammankoppling av nationella fordonsregister och utvidgning av uppsättningen harmoniserade fordonsuppgifter i dessa register krävs också i alla politiska alternativ. De kräver också att medlemsstaterna ska registrera vägmätarställningar i nationella databaser och göra dessa uppgifter tillgängliga för andra medlemsstater när ett fordon omregistreras.

Utöver de gemensamma åtgärderna är fokus för det politiska alternativet 1a en effektivare användning av fordonsdata (registrering och status), inklusive utfärdande av registreringsbevis i digitalt format. I alternativ 1b ligger fokus på effektivare trafiksäkerhetsprovningar med hjälp av fjärranalysteknik, vilket bidrar till att identifiera fordon med potentiellt höga utsläpp som antingen kan i) inspekteras vid en efterföljande vägkontroll omedelbart efter att ha identifierats eller ii) inbjudas till ett trafiksäkerhetscentrum för utsläppsprovning. Detta alternativ skulle också i) avskaffa möjligheten att undanta motorcyklar från periodiska trafiksäkerhetsprovningar, ii) kräva årlig utsläppsprovning av lätta nyttofordon, iii) göra inspektion av lastsäkring obligatorisk och iv) införa obligatoriska årliga periodiska trafiksäkerhetsprovningar för fordon äldre än tio år. Alternativ 1b skulle underlätta den fria rörligheten för personer genom att kräva att den medlemsstat där fordonet är registrerat erkänner intyg från trafiksäkerhetsprovningar som utfärdats av en annan medlemsstat under en period på upp till sex månader, förutsatt att nästa periodiska trafiksäkerhetsprovning genomförs i den medlemsstat där fordonet är registrerat.

Det politiska alternativet 2 kombinerar de flesta av de åtgärder som föreslås i alternativen 1a och 1b. Det innehåller ytterligare en åtgärd för datastyrning i syfte att fastställa förfaranden och metoder för tillgång till teknisk information om fordon (inklusive fordonsuppgifter). Genom alternativ 2 införs även vägkontroller av lätta nyttofordon och, i likhet med alternativ 1b, obligatoriska årliga periodiska trafiksäkerhetsprovningar för fordon som är äldre än tio år.

⁽¹⁸⁾ Ares(2023)8616336.

Det politiska alternativet 3 är det mest ambitiösa politiska alternativet, eftersom det går ännu längre när det gäller att harmonisera tillämpningsområdet och metoderna för trafiksäkerhetsprovning och det ömsesidiga erkännandet av intyg från periodiska trafiksäkerhetsprovningar. Utöver åtgärderna i alternativ 2 föreskrivs det i alternativ 3 att i) tillämpningsområdet för periodiska trafiksäkerhetsprovningar utvidgas till alla motorcyklar utan undantag samt till lätta släpvagnar, ii) vägkontrollerna utvidgas till alla motorcyklar, och iii) intyg från periodiska trafiksäkerhetsprovningar utfärdade i en annan medlemsstat ska erkännas utan begränsningar av den medlemsstat där fordonet är registrerat.

I konsekvensbedömningen dras slutsatsen att det rekommenderade alternativet är alternativ 2. Detta alternativ anses vara ändamålsenligt när det gäller att uppnå de avsedda politiska målen, uppvisa hög effektivitet, ha stora nettovinster, vara internt konsekvent samt stå i proportion till initiativets mål. Det är också förenligt med väletablerad nationell politik på området.

De politiska alternativen förväntas **förbättra trafiksäkerheten** i EU genom att mer effektivt identifiera fordon med större och farliga defekter, vilket bör leda till en minskning av antalet trafikolyckor som orsakas av tekniska defekter. Antalet dödsfall och skador (både allvarliga och lätta) bör därför minska. De politiska alternativen omfattar även andra åtgärder som bidrar till trafiksäkerheten, som rör bättre genomförande och efterlevnad av trafiksäkerhetslagstiftningen (t.ex. utbyte av uppgifter mellan medlemsstaternas myndigheter). Det rekommenderade politiska alternativet 2 förväntas leda till att cirka 7 000 dödsfall och cirka 65 000 allvarliga skador undviks mellan 2026 och 2050, jämfört med referensscenariot. I monetära termer uppskattas minskningen av de externa kostnaderna för olyckor till cirka 74,2 miljarder euro, uttryckt som nuvärde under samma period, jämfört med referensscenariot. Alla politiska alternativ kommer också att **bidra till hållbar mobilitet** genom att minska utsläppen av luftföroreningar och buller. Detta kommer att leda till en minskning av de externa kostnaderna för dessa utsläpp: besparingarna i alternativ 2 uppskattas till 83,4 miljarder euro.

Alla politiska alternativ kommer att **underlätta den fria rörligheten för personer och varor i EU** genom att undanröja hinder för omregistrering av fordon i en annan medlemsstat. Alternativen 1a, 2 och 3 förväntas vara lika ändamålsenliga, medan alternativ 1b förväntas vara mindre ändamålsenligt eftersom det inte innehåller några åtgärder för mobila registreringsbevis och andra uppgifter som ingår i fordonsregistret.

När det gäller att undanröja hinder i samband med trafiksäkerhetsprovningar förväntas alternativ 3 vara mest ändamålsenligt, eftersom det utvidgar erkännandet av intyg från periodiska trafiksäkerhetsprovningar till hela EU för alla fordon. Alternativ 1a förväntas vara minst ändamålsenligt.

Fordonssäkerheten är en central del av strategin för säkra system och en central princip i FN:s Stockholmsdeklaration från 2020 om trafiksäkerhet⁽¹⁹⁾. Initiativet bidrar också till FN:s mål 3 för hållbar utveckling (säkerställa hälsosamma liv och främja välbefinnande för alla i alla åldrar), inklusive målen 3.6 (halvera antalet dödsfall och skador i trafiken) och 3.9 (väsentligt minska antalet döds- och sjukdomsfall till följd av skadliga kemikalier samt föroreningar och kontaminering av luft, vatten och mark). Det är också förenligt med miljömålen i den europeiska gröna given och den europeiska klimatlagen⁽²⁰⁾.

⁽¹⁹⁾ <https://bransch.trafikverket.se/contentassets/383bb70f8ca342da96f251270ebd3a0b/stockholm-declaration-swedish.pdf>.

⁽²⁰⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Som en del av programmet om lagstiftningens ändamålsenlighet (Refit-programmet)⁽²¹⁾ bidrar detta initiativ till att öka den befintliga lagstiftningens effektivitet genom sammankoppling av nationella databaser för delning av och åtkomst till fordonsuppgifter i stället för mer besvärliga förfaranden. Initiativet förväntas avsevärt minska antalet bedrägerier relaterade till såväl utsläpps- och säkerhetssystem som begagnade fordons miltal, särskilt vid gränsöverskridande försäljning. Detta skulle leda till betydande besparingar av externa kostnader samt undvika kostnader och skador för konsumenterna.

Initiativet följer principen om digitalt som standard⁽²²⁾ och främjar digital omställning där så är möjligt. Det obligatoriska elektroniska formatet för registreringsbevis bör till exempel ha en positiv inverkan på den digitala omställningen i EU. För omregistreringsprocessen kommer myndigheter och allmänhet att spara tid och pengar när de inte längre behöver utbyta information och uppgifter via e-post. Myndigheter och allmänhet kommer också att spara tid och pengar tack vare det mobila registreringsbeviset, som kommer att göra det enklare och snabbare att få tillgång till och utbyta relevant information.

Enligt principen ”en in och en ut” ska *personer och företag kompenseras för eventuella nya bördor som uppstår till följd av kommissionens förslag genom att motsvarande befintliga bördor avskaffas inom samma politikområde*. Ersättningen av direktiv 1999/37/EG förväntas medföra administrativa kostnader för provningscentrum och fordonstillverkare på grund av dataförvaltningsåtgärderna. Sammantaget uppskattas engångskostnaderna för principen ”en in och en ut” i det rekommenderade alternativet till 218 miljoner euro 2026 och de återkommande administrativa kostnaderna till 26,4 miljoner euro per år.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget upprätthåller full respekt för mänskliga och grundläggande rättigheter och kommer inte att ha någon negativ inverkan på de grundläggande rättigheter som fastställs i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna⁽²³⁾. Reglerna om registreringsbevis och registreringsuppgifter för fordon är också anpassade till EU:s tillämpliga dataskyddslagstiftning.

Förslaget innehåller åtgärder för att bekämpa bedrägerier med vägmätare, vilket kommer att bidra till att öka konsumentskyddet (artikel 38). Tillhandahållande av ömsesidigt erkännande av trafiksäkerhetsintyg och digitalisering av registreringsprocessen (inklusive intyg och bevis) kommer att bidra till fri rörlighet och uppehållsfrihet (artikel 45). Åtgärder för att se till att ägare av fordon som inte har manipulerats inte missgynnas i förhållande till ägare av fordon som har manipulerats kommer att bidra till att främja likhet inför lagen (artikel 3).

Under samråden uttryckte vissa berörda parter oro kring dataskyddsfrågorna i de gemensamma åtgärderna för elektroniska trafiksäkerhetsintyg och tillgången till dem. Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv medför automatisk tillgång till intyg via ett gemensamt system betydande fördelar, särskilt när det gäller att underlätta gränsöverskridande inspektioner och underlätta för konsumenterna. Genomförandet av ett digitalt trafiksäkerhetsintyg kräver dock att potentiella integritetsproblem undersöks ordentligt och att robusta integritetsskyddsåtgärder utarbetas.

⁽²¹⁾ Kommissionens arbetsprogram för 2023 – viktiga dokument (europa.eu), Bilaga II: Refit-initiativ, rubrik A – Den europeiska gröna given.

⁽²²⁾ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *Digital kompass 2030: den europeiska vägen in i det digitala decenniet*, COM(2021) 118 final.

⁽²³⁾ https://commission.europa.eu/aid-development-cooperation-fundamental-rights/your-fundamental-rights-eu_sv.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Konsekvenserna för EU:s budget hänger främst samman med utvidgningen av it-systemet för datautbyte (MOVE-HUB) som är kopplad till översynen av trafiksäkerhetspaketet. Detta innebär engångskostnader för anpassning samt återkommande uppdateringar och underhållskostnader. Dessa krävs för att lägga till nya dataelement i fordonsregistren och ge elektronisk tillgång till vissa data (inklusive rapporter från periodiska trafiksäkerhetsprovningar som lagras i nationella databaser). De förknippade kostnaderna uppskattas till 0,2 miljoner euro i engångskostnader och 0,05 miljoner euro per år i löpande kostnader.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Kommissionen kommer att övervaka initiativets genomförande och genomslag på flera sätt med hjälp av en uppsättning centrala indikatorer som mäter framstegen mot de operativa målen. För att mäta initiativets framgång fastställs följande operativa mål: i) koppla samman medlemsstaternas fordonsregister i ett gemensamt nav, ii) digitalisera fordonshandlingar, och iii) minska antalet defekta och manipulerade fordon på EU:s vägar. Uppgifterna för att bedöma dessa operativa mål kommer att bygga på regelbunden rapportering från medlemsstaterna samt på särskilda datainsamlingsinsatser, inklusive användning av system för datautbyte, såsom MOVE-HUB.

Fem år efter att den reviderade lagstiftningen har trätt i kraft kommer kommissionen att genomföra en utvärdering för att bedöma i vilken utsträckning initiativets mål har uppnåtts.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Förslaget till ett nytt direktiv om registreringsbevis för fordon och registreringsuppgifter för fordon som registrerats i nationella fordonsregister är uppbyggt kring de huvudsakliga politiska mål som avses i kapitel 1 i denna motivering, som syftar till att förbättra trafiksäkerheten i EU, bidra till hållbar rörlighet och underlätta den fria rörligheten för personer och varor i EU. Huvudbestämmelserna i direktivet är följande:

I artikel 1 definieras direktivets syfte och tillämpningsområde. Här fastställs vilka områden som berörs av de gemensamma reglerna.

Artikel 2 innehåller definitioner av vissa nyckelbegrepp som används i förslaget.

Genom artikel 3 införs allmänna regler för registreringsbevis för fordon, särskilt genom att åtskillnad görs mellan fysiska och mobila registreringsbevis för fordon.

I artikel 4 fastställs detaljerade krav för fysiska registreringsbevis. Den innehåller bestämmelser om utfärdande av fysiska registreringsbevis i smartkortsformat. Artikel 4 innehåller också bestämmelser om en QR-kod för fysiska registreringsbevis för att göra det enklare och snabbare att kontrollera informationen i dem.

I artikel 5 fastställs detaljerade krav för införande av mobila registreringsbevis, inklusive bestämmelser om den europeiska digitala identitetsplånboken som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014⁽²⁴⁾. De tekniska specifikationerna för mobila registreringsbevis anges i bilaga III.

⁽²⁴⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014 av den 23 juli 2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden och om

I artikel 6 anges vilka uppgifter som ska registreras (och hållas uppdaterade) i nationella fordonsregister. Utöver ett angivet dataset som förtecknas i bilaga I specificeras i denna artikel ytterligare uppgifter som ska registreras i dessa fordonsregister, inklusive resultatet av obligatoriska periodiska trafiksäkerhetsprovningar, information om ändringar av äganderätten till fordon och information om skälen till att en fordonsregistrering avregistreras.

Enligt artikel 7 får personuppgifter som används för kontroll av ett fordon registreringsstatus inte lagras av kontrollören, såvida detta inte är tillåtet enligt EU-lagstiftning eller nationell lagstiftning.

I artikel 8 regleras elektronisk registrering i nationella register av fordon som tas ur trafik efter underkännande i en trafiksäkerhetsprovning. Den innehåller också regler om i) omprovning av sådana fordon och ii) elektronisk registrering i nationella register av att ett fordon inte längre är avstängt från trafik, och iii) upphävande av registreringen av ett fordon som behandlas som ett uttjänt fordon.

Artikel 9 kräver ömsesidigt erkännande av fysiska och mobila registreringsbevis för fordon för att identifiera ett fordon i internationell trafik eller omregistrera ett fordon i en annan medlemsstat.

I artikel 10 beskrivs förfarandet för omregistrering av fordon i en annan medlemsstat, både då fysiska och mobila registreringsbevis utfärdats. I förordningen fastställs också förfaranden för att dra in eller återkalla registreringsbevis.

Enligt artikel 11 ska medlemsstaterna utse kontaktpunkter för informationsutbyte med varandra och med kommissionen för att underlätta ett smidigt genomförande av direktivet.

Artiklarna 12 och 13 innehåller standardbestämmelser som gör det möjligt för kommissionen att anta delegerade akter för att ändra vissa bestämmelser i bilagorna vid en eventuell EU-utvidgning, ändringar av definitioner eller innehållet i intyg om överensstämmelse i EU:s typgodkännandelagstiftning, eller utveckling av teknisk, operativ eller vetenskaplig karaktär.

Genom artikel 14 inrättas en kommitté med hänvisningar till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter⁽²⁵⁾. Detta gör det möjligt för kommissionen att vid behov anta genomförandeaakter.

Enligt artikel 15 ska medlemsstaterna bistå varandra vid genomförandet av detta direktiv, särskilt genom att ge tillgång till relevanta uppgifter ur fordonsregister, inbegripet uppgifter om trafiksäkerhet och fordon som tagits ur trafik. För att underlätta detta utbyte av uppgifter kommer medlemsstaterna att vara tvungna att koppla samman sina register med kommissionens MOVE-HUB-system så att denna information kan utbytas i realtid.

Enligt artikel 16 ska medlemsstaterna skicka vissa uppgifter till kommissionen vart tredje år. Kommissionen ska därefter överföra dessa uppgifter till Europaparlamentet och rådet.

Artikel 17 innehåller en bestämmelse om införlivande.

Artikel 18 innehåller en standardbestämmelse som fastställer villkoren för upphävande av direktiv 1999/37/EG.

Artikel 19 innehåller en standardbestämmelse som fastställer direktivets ikraftträdande.

upphävande av direktiv 1999/93/EG (EUT L 257, 28.8.2014, s. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>).

⁽²⁵⁾ EUT L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>.

Artikel 20 innehåller en standardbestämmelse som anger att direktivet riktar sig till medlemsstaterna.

I bilaga I fastställs kraven för del I av registreringsbeviset, inbegripet i pappers- och smartkortsformatet. Här fastställs de obligatoriska och frivilliga uppgifter som ska ingå och anges specifikationer för pappersformatet, inklusive pappersstorlek, samt säkerhetsdetaljer. För smartkortsformatet innehåller bilaga I detaljerade tekniska krav (inklusive säkerhetsdetaljer, datalagring och dataskydd, dataverifierings- och datalagringskapacitet) och en förteckning över tillämpliga ISO-standarder.

I bilaga II fastställs motsvarande krav för del II i registreringsbeviset, återigen för fysiska format och smartkortsformat.

I bilaga III fastställs specifikationerna för mobila registreringsbevis, inklusive relevant ISO-standard, och kraven för att göra det möjligt för människor att lagra och hämta mobila certifikat i sina europeiska digitala identitetsplånböcker.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV**om registreringsbevis för fordon och registreringsuppgifter för fordon som registrerats i nationella fordonsregister och om upphävande av rådets direktiv 1999/37/EG**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
 DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁽¹⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁽²⁾,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Vid registrering av ett fordon beviljas ett myndighetstillstånd för att det ska få tas i bruk i vägtrafik.
- (2) I rådets direktiv 1999/37/EG⁽³⁾ fastställs gemensamma standarder för medlemsstaternas registreringsbevis för fordon. Direktivet föreskriver också att medlemsstaterna ska hjälpa varandra att genomföra direktivet och att de kan göra det genom att utbyta fordonsrelaterad information på elektronisk väg. Det ställer dock inga krav på något sådant utbyte av uppgifter, vilket hämmar kommunikationen och informationsutbytet mellan medlemsstaterna.
- (3) För att underlätta kontrollen och verifieringen av registreringsbevis för fordon krävs ytterligare harmonisering av bevisens form och innehåll.
- (4) Harmoniseringen av registreringsbevis och utbytet av information som registrerats i fordonsregister kommer också att göra det lättare att omregistrera fordon som tidigare registrerats i en annan medlemsstat, och bidra till att den inre marknaden fungerar väl.
- (5) För att ta hänsyn till behovet av digitalisering, stärka unionens konkurrenskraft och minska den administrativa bördan bör både fysiska och mobila registreringsbevis harmoniseras. Bevisen bör vara helt likvärdiga varandra och innehålla exakt samma information.
- (6) För att göra det enklare och snabbare att kontrollera information om fysiska bevis bör medlemsstaterna kunna inkludera en QR-kod i registreringsbevis, även i fråga om bevis i smartkortsformat. Det bör också vara möjligt att utfärda fysiska

(1) EUT C [...], [...], s. [...]

(2) EUT C [...], [...], s. [...]

(3) [Rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon \(EGT L 138, 1.6.1999, s. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj\).](http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj)

registreringsbevis i smartkortsformat med ett mikrochip, förutsatt att vissa tekniska specifikationer följs.

- (7) Den digitala omställningen är en av unionens prioriteringar. Det är viktigt att avlägsna de återstående hindren, inklusive den administrativa bördan i samband med omregistrering av fordon. Detta kan hindra den fria rörligheten för personer, och deras rätt att röra sig fritt inom unionen och att bosätta sig i en annan medlemsstat än den där fordonet för närvarande är registrerat. Från och med den [dagen för ikraftträdande + 4 år] bör därför mobila registreringsbevis utfärdas som standard utan att det påverkar sökandens rätt att även begära ett fysiskt registreringsbevis. För att säkerställa interoperabilitet mellan mobila registreringsbevis i hela unionen bör tekniska specifikationer för dessa bevis fastställas. Detta kommer också att göra det möjligt att säkerställa att registreringsbevis för fordon kan kontrolleras och verifieras.
- (8) För att minska kostnaderna för medborgare och företag bör mobila registreringsbevis utfärdas kostnadsfritt till de europeiska digitala identitetsplånböcker som utfärdats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014⁽⁴⁾.
- (9) För att underlätta gränsöverskridande förflyttningar, särskilt omregistrering av fordon, bör medlemsstaterna elektroniskt registrera alla uppgifter som krävs om alla fordon som är registrerade på deras territorium och alltid hålla dessa uppgifter uppdaterade. Dessa uppgifter kommer att hjälpa till att förbättra fordonsregistrens noggrannhet, säkerställa bättre brottsbekämpning, bekämpa fordonsrelaterade bedrägerier och stöld av fordon, förbättra informationsutbytet mellan medlemsstaterna och underlätta kontrollen av fordonens status vid export.
- (10) Det bör säkerställas att behandlingen av personuppgifter för genomförandet av detta direktiv är förenlig med unionens ram för dataskydd. I synnerhet bör personuppgifter som används vid kontrollen av ett fordons registreringsuppgifter inte lagras av kontrollören, såvida inte sådan lagring är tillåten enligt unionsrätten eller nationell rätt.
- (11) Trafiksäkerhetsprovningen ingår i en övergripande ordning vars syfte är att säkerställa att fordon hålls i ett säkert och miljömässigt godtagbart skick när de används. Denna trafiksäkerhetsordning kräver att ett fordons tillstånd för användning i vägtrafik tillfälligt upphävs om fordonet utgör en risk för trafiksäkerheten. För att minska administrationen kring det tillfälliga upphävandet krävs inte ett nytt registreringsförfarande när det tillfälliga upphävandet upphör. För att säkerställa att registren är korrekta och aktuella bör upphävandet, om ett fordons tillstånd för användning på allmän väg har upphävts efter en trafiksäkerhetsprovning, också registreras elektroniskt tills fordonet har genomgått en ny trafiksäkerhetsprovning.
- (12) För att säkerställa att fordonsregistren är korrekta och aktuella, när ett fordon behandlas som ett uttjänt fordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG⁽⁵⁾, ska det fordonets registreringsbevis återkallas permanent och informationen om detta ska införas i det elektroniska registret.
- (13) För att identifiera ett fordon i vägtrafik bör medlemsstaterna under en övergångsperiod kunna kräva att förare har med sig del I av det fysiska registreringsbeviset. Därefter

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014 av den 23 juli 2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden och om upphävande av direktiv 1999/93/EG (EUT L 257, 28.8.2014, s. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>).

⁽⁵⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG av den 18 september 2000 om uttjänta fordon (EGT L 269, 21.10.2000, s. 34, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2000/53/oj>).

bör medlemsstaterna godta både fysiska och mobila registreringsbevis för detta ändamål.

- (14) Vid omregistrering av ett fordon som tidigare registrerats i en annan medlemsstat bör de behöriga myndigheterna under en övergångsperiod kräva att del I av det fysiska registreringsbeviset lämnas in. För att underlätta den fria rörligheten för personer och minska den administrativa bördan bör dock de behöriga myndigheterna också tillåtas att godta uppvisandet av det mobila registreringsbeviset under den perioden, om det har utfärdats. Efter övergångsperioden, när ett fordon som tidigare registrerats i en annan medlemsstat omregistreras, bör de behöriga myndigheterna godta både del I av det fysiska registreringsbeviset och uppvisandet av det mobila registreringsbeviset.
- (15) För att säkerställa att fordonsregistren är korrekta och aktuella bör de behöriga myndigheterna vid omregistrering av ett fordon kontrollera med den medlemsstat där fordonet är registrerat i vilket format registreringsbeviset har utfärdats. Om ett fysiskt registreringsbevis har utfärdats bör de behöriga myndigheterna återkalla de delar av beviset som har lämnats in och utan onödigt dröjsmål underrätta myndigheterna i den medlemsstat där fordonet är registrerat om återkallandet. Om ett mobilt registreringsbevis uppvisas bör de behöriga myndigheterna också utan onödigt dröjsmål informera myndigheterna i den medlemsstat där fordonet är registrerat, som omedelbart bör återkalla beviset. Information om det tidigare beviset i fordonsregistret bör bevaras i tolv månader.
- (16) För att det system som införs genom detta direktiv ska fungera smidigt, särskilt i ett gränsöverskridande sammanhang, bör medlemsstaterna utse en nationell kontaktpunkt som ansvarar för informationsutbytet i god tid med de andra medlemsstaterna och med kommissionen.
- (17) För att säkerställa att bilagorna förblir aktuella bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på ändringar av vissa delar av bilagorna I, II och III vid en utvidgning av unionen, när det gäller icke-obligatoriska delar i händelse av ändringar av innehållet i intyg om överensstämmelse i relevant unionslagstiftning om typgodkännande, eller för att ta hänsyn till den tekniska, operativa eller vetenskapliga utvecklingen. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning⁽⁶⁾. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (18) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att ange interoperabilitetsegenskaper och säkerhetsåtgärder som är tillämpliga på de QR-koder som införs på fysiska registreringsbevis, interoperabilitet, säkerhet och testning av mobila registreringsbevis, kontrollfunktioner och gränssnitt mot nationella system, relevanta uppgifter från intyget om överensstämmelse i elektroniskt format i enlighet med artikel 37 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858⁽⁷⁾,

⁽⁶⁾ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁽⁷⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG)

nödvändiga arrangemang för att genomföra funktionerna i det elektroniska systemet MOVE-HUB samt formatet för de uppgifter som medlemsstaterna ska lämna till kommissionen via e-plattformen. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011⁽⁸⁾.

- (19) För att bekämpa bedrägerier och olaglig handel med stulna fordon bör medlemsstaterna bistå varandra vid genomförandet av detta direktiv. Detta bör innebära tillgång till relevanta registreringsuppgifter och trafiksäkerhetsinformation, inklusive tillfälliga upphävanden, för registreringsmyndigheterna i andra medlemsstater.
- (20) För att underlätta utbytet av uppgifter bör medlemsstaterna koppla samman sina fordonsregister och elektroniska system om trafiksäkerhetsintyg med kommissionens MOVE-HUB-system, så att behöriga myndigheter kan ta del av en annan medlemsstats register i realtid.
- (21) För att göra det möjligt för kommissionen att analysera situationen i medlemsstaterna och föreslå initiativ på en sund faktabasis bör medlemsstaterna meddela kommissionen uppgifter om fordon som registrerats på deras territorium, inklusive antalet utfärdade fysiska och mobila registreringsbevis, antalet omregistreringar av fordon som tidigare registrerats i en annan medlemsstat och antalet tillfälligt upphävda fordonsregistreringar. Kommissionen bör översända de insamlade uppgifterna till Europaparlamentet och rådet.
- (22) Målen med detta direktiv, nämligen att uppnå en harmoniserad unionsram för fordonsregistrering, kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna själva. Nationella regler för registreringsbevis, registreringsuppgifter och samarbete med andra medlemsstater skulle leda till krav som är så olikartade att nivån på trafiksäkerhet och fri rörlighet för personer som avses i dessa harmoniserade regler inte skulle kunna uppnås. Följaktligen uppnås dessa mål bättre på unionsnivå. Unionen får därför vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen enligt artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (23) I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen av den 28 september 2011 från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument⁽⁹⁾, har medlemsstaterna åtagit sig att, när det är motiverat, låta anmälan av införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i direktivet och motsvarande delar i de nationella instrumenten för införlivande. Lagstiftaren anser att det är motiverat att sådana dokument översänds avseende detta direktiv.
- (24) Direktiv 1999/37/EG bör upphävas.

nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

⁽⁸⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

⁽⁹⁾ EUT C 369, 17.12.2011, s. 14.

Kapitel I

Allmänna bestämmelser

Artikel 1

Innehåll och tillämpningsområde

1. Genom detta direktiv fastställs bestämmelser avseende
 - (a) registreringsbevis som utfärdas av medlemsstaterna,
 - (b) vissa uppgifter som ska registreras i nationella fordonsregister,
 - (c) utbyte av uppgifter mellan medlemsstaterna.
2. Detta direktiv ska inte tillämpas på handlingar för tillfällig registrering av fordon, såvida inte handlingarna uppfyller kraven i detta direktiv, i vilket fall de ska erkännas ömsesidigt av medlemsstaterna i enlighet med artikel 9.

Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

- (1) *fordon*: fordon enligt definitionen i [artikel 3.15 i förordning \(EU\) 2018/858](#) eller i [artikel 3.11 i Europaparlamentets och rådets förordning \(EU\) nr 167/2013^{\(10\)}](#) och de fordon som avses i [artikel 4 i Europaparlamentets och rådets förordning \(EU\) nr 168/2013^{\(11\)}](#).
- (2) *registrering*: myndighetstillstånd för att ett fordon ska få tas i bruk i vägtrafik och som innefattar identifikation av fordonet och tilldelning av ett löpnummer, som kallas registreringsnummer.
- (3) *registreringsbevis*: det dokument som intygar att fordonet är registrerat i en medlemsstat, antingen i fysiskt format, digitalt format eller båda.
- (4) *fysiskt registreringsbevis*: ett registreringsbevis i pappers- eller smartkortsformat.
- (5) *mobilt registreringsbevis*: ett registreringsbevis i digitalt format.
- (6) *innehavare av registreringsbevis*: den juridiska eller fysiska person i vars namn ett fordon är registrerat.
- (7) *tillfälligt upphävande*: en begränsad tidsperiod när ett fordon inte har en medlemsstats tillstånd att användas i vägtrafik, varefter, under förutsättning att skälen för det tillfälliga upphävandet har upphört, det åter kan få tillstånd att användas utan ett nytt registreringsförfarande.

⁽¹⁰⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon (EUT L 60, 2.3.2013, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/167/oj>).

⁽¹¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar (EUT L 60, 2.3.2013, s. 52, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj>).

Kapitel II

Registreringsbevis

Artikel 3

Allmänna krav för registreringsbevis

1. Medlemsstaterna ska utfärda registreringsbevis för de fordon som ska registreras enligt deras nationella lagstiftning. Bevisen ska uppfylla kraven i artikel [4](#) när det gäller fysiska registreringsbevis och artikel [5](#) när det gäller mobila registreringsbevis.
2. Ett fordon får inte vara föremål för fler än ett registreringsbevis, utom i de fall som anges i punkterna 4 och 5. Ett mobilt registreringsbevis kan dock visas på flera mobila enheter.
3. Fram till den [ikraftträdande + fyra år] ska medlemsstaterna utfärda fysiska registreringsbevis. De får också utfärda mobila registreringsbevis utöver de fysiska bevisen.
4. Med verkan från och med den [ikraftträdande + 4 år + 1 dag] ska medlemsstaterna endast utfärda mobila registreringsbevis. På begäran av sökanden ska medlemsstaterna dock även utfärda ett fysiskt registreringsbevis.
5. Medlemsstaterna ska se till att fysiska och mobila registreringsbevis som utfärdas för samma fordon utfärdas till samma person och innehåller identiska uppgifter i enlighet med bilagorna I och II.
6. Medlemsstaterna ska utan onödigt dröjsmål översända alla nya exemplar av det fysiska registreringsbeviset och beskrivningen av dataseten i mobila registreringsbevis till kommissionen och övriga medlemsstater. Kommissionen ska offentliggöra dessa exemplar och beskrivningar av dataset på sin särskilda webbplats.

Artikel 4

Fysiska registreringsbevis

1. Fysiska registreringsbevis ska bestå av antingen en enda del enligt bilaga I eller av två delar enligt bilagorna I och II. Medlemsstaterna får ge tillstånd till de tjänster som de bemyndigar, i synnerhet tillverkarnas, att införa uppgifter i den tekniska delen av registreringsbeviset.
2. Om ett nytt fysiskt registreringsbevis utfärdas för ett fordon som registrerats före genomförandet av [direktiv 1999/37/EG](#), får medlemsstaterna begränsa sig till att endast ange de krävda uppgifter som finns tillgängliga.
3. Vid införandet av uppgifter i registreringsbeviset ska enligt bilagorna I och II de harmoniserade unionskoder som återfinns i dessa bilagor användas.
4. Medlemsstaterna får besluta att skriva ut en QR-kod på de fysiska registreringsbevis i pappersformat som de utfärdar. QR-koden ska göra det möjligt att kontrollera att informationen på det fysiska registreringsbeviset är äkta.
5. Fysiska registreringsbevis som utfärdas i smartkortsformat får innehålla ett mikrochip i enlighet med kraven i bilagorna I och II. Om så inte är fallet får medlemsstaterna besluta att på det utrymme som reserverats för detta ändamål trycka eller gravera en QR-kod på de registreringsbevis som de utfärdar.

6. Kommissionen ska anta genomförandeakter med närmare bestämmelser om interoperabilitetsegenskaperna för QR-koder som trycks på fysiska registreringsbevis och de säkerhetsåtgärder som dessa koder ska uppfylla. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 14.2.
7. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om alla åtgärder som rör införande av en QR-kod på registreringsbevis, eller om eventuella ändringar av sådana åtgärder, inom tre månader efter antagandet.

Artikel 5

Mobila registreringsbevis

1. Mobila registreringsbevis ska uppfylla specifikationerna i bilaga III.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att mobila registreringsbevis utfärdas kostnadsfritt som elektroniska attributsintyg för europeiska digitala identitetsplånböcker i enlighet med [förordning \(EU\) nr 910/2014](#). Plånböckerna ska ge behöriga personer möjlighet att göra åtminstone följande:
 - (a) Hämta och lagra uppgifter för att kontrollera fordonets tillstånd att användas i vägtrafik.
 - (b) Visa och överföra de uppgifter som avses i led a.
3. Medlemsstaterna ska förse kommissionen med en förteckning över betrodda utfärdare av registreringsbevis för mobila fordon. De ska hålla förteckningen uppdaterad. Kommissionen ska göra dessa förteckningar tillgängliga för allmänheten genom en säker kanal och i elektroniskt undertecknad eller förseglad form som lämpar sig för automatisk behandling.
4. Senast den [ikraftträdande + två år] ska kommissionen anta genomförandeakter med närmare bestämmelser om de tekniska specifikationerna för mobila registreringsbevis, inklusive kontrollfunktioner och gränssnittet mot nationella system, och förfaranden för anmälan av betrodda utfärdare av mobila registreringsbevis. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 14.2.

Kapitel III

Allmänna skyldigheter

Artikel 6

Uppgifter som registreras i fordonsregister

1. Medlemsstaterna ska i elektronisk form, i fordonsregister, registrera alla uppgifter som förtecknas i punkt 2 e, f och g i bilaga I för alla fordon som är registrerade på deras territorium.

Fordonsregistren ska dessutom innehålla följande:

 - (a) Relevanta uppgifter från intyget om överensstämmelse i elektroniskt format i enlighet med [artikel 37 i förordning \(EU\) 2018/858](#).

- (b) Resultatet av obligatoriska periodiska trafiksäkerhetsprovningar i enlighet med Europaparlamentets och rådets [direktiv 2014/45/EU](#)⁽¹²⁾ och giltighetstiden för trafiksäkerhetsintyget, inklusive resultatet av periodiska trafiksäkerhetsprovningar som utförts i, och giltigheten hos det intyg som utfärdats av, en annan medlemsstat än den medlemsstat där fordonet är registrerat i enlighet med artikel 4.3 och 4.4 i [direktiv 2014/45/EU](#).
- (c) Information om alla betydande ändringar av fordonets säkerhets- och miljörelaterade system och komponenter.
- (d) Information om den tidigare innehavaren och, i förekommande fall, den tidigare ägaren av fordonet.
- (e) Information om eventuella ändringar av äganderätten till fordon, inbegripet fordon som saknar tillstånd att användas i vägtrafik på grund av tillfälligt upphävande i enlighet med artikel 8 eller på grund av tillfällig avregistrering av fordonet.
- (f) Land där fordonet registrerades första gången.
- (g) Information om skälen för avregistrering av fordonet, om fordonet
 - (i) har behandlats som ett uttjänt fordon och ett skrotningsintyg har utfärdats i enlighet med artikel 5.3 i [direktiv 2000/53/EG](#),
 - ii) har omregistrerats i en annan medlemsstat, efter att detta bekräftats av den nya registreringsmedlemsstaten,
 - iii) har exporterats utanför unionen, mot uppvisande av tullhandlingar,
 - iv) har stulits eller på annat sätt olagligen övertagits, vilket bekräftas i en polisrapport utfärdad till den sista fordonsägaren,
 - (v) har registrerats i strid med kraven på fordonsregistrering enligt unionsrätten eller nationell rätt,
 - vi) har registrerats med ett felaktigt fordonsidentifieringsnummer,
 - vii) har varit föremål för avregistrering av andra skäl.

Den information som avses i första och andra styckena ska hållas uppdaterad.

2. Kommissionen får anta genomförandeakter för att specificera de relevanta uppgifter som avses i punkt 1 andra stycket led a. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 14.2.

Artikel 7

Kontroll av registreringsuppgifter för fordon

Medlemsstaterna ska se till att de personuppgifter som krävs för att kontrollera den information som rapporteras på det fysiska registreringsbeviset eller det mobila registreringsbeviset inte lagras av kontrollören, såvida inte lagring är tillåten enligt unionsrätten eller nationell rätt. De ska också se till att den myndighet som utfärdar registreringsbeviset inte underrättas om processen för att kontrollera fysiska registreringsbevis

⁽¹²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG (EUT L 127, 29.4.2014, s. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>).

för fordon och att den behandlar den information som mottagits genom anmälan endast i syfte att besvara begäranden om kontroll av mobila registreringsbevis för fordon.

Artikel 8

1. Om den behöriga myndigheten i en medlemsstat får ett meddelande om att en periodisk trafiksäkerhetsprovning visar att ett specifikt fordonets tillstånd att användas i vägtrafik tillfälligt har upphävts i enlighet med [artikel 9 i direktiv 2014/45/EU](#) ska det tillfälliga upphävandet registreras elektroniskt i fordonsregistret.
2. Det tillfälliga upphävandet ska gälla tills fordonet har blivit godkänt vid en ny trafiksäkerhetsprovning. När trafiksäkerhetsprovningen har slutförts med godkänt resultat ska den behöriga myndigheten utan dröjsmål på nytt godkänna användningen av fordonet i vägtrafik, och upphävandets slut ska registreras elektroniskt i fordonsregistret. Inget nytt registreringsförfarande ska krävas.
3. Medlemsstaterna får vidta åtgärder för att underlätta omprovning av ett fordon vars tillstånd att användas i vägtrafik tillfälligt upphävts. Dessa åtgärder får inbegripa tillstånd att använda allmänna vägar mellan ett reparationsställe och ett provningscentrum i syfte att genomföra en trafiksäkerhetsprovning.
4. Om en medlemsstats behöriga myndighet får meddelande om att ett fordon behandlas som ett uttjänt fordon i enlighet med artikel 5 i [direktiv 2000/53/EG](#) ska det fordonets registreringsbevis återkallas permanent och informationen om detta ska införas i det elektroniska registret.

Artikel 9

Ömsesidigt erkännande

1. Ett fysiskt registreringsbevis som utfärdats av en medlemsstat i enlighet med artikel [4](#) ska erkännas av de andra medlemsstaterna för identifiering av fordonet i internationell trafik eller för dess omregistrering i en annan medlemsstat.
2. Ett mobilt registreringsbevis som utfärdats av en medlemsstat i enlighet med artikel 5 ska erkännas av de andra medlemsstaterna för identifiering av fordonet i internationell trafik eller för dess omregistrering i en annan medlemsstat med verkan från och med [ikraftträdande + 4 år + 1 dag].

Artikel 10

Identifiering och omregistrering av fordon

1. Fram till den [dagen för ikraftträdande + 4 år] får medlemsstaterna kräva att förare har med sig del I av det fysiska registreringsbeviset för att identifiera fordon i vägtrafik. Efter detta datum ska medlemsstaterna godta både fysiska och mobila registreringsbevis för detta ändamål.
2. Fram till [dagen för ikraftträdande + 4 år] ska de behöriga myndigheterna kräva att endast del I av det fysiska registreringsbeviset lämnas in när ett fordon som tidigare registrerats i en annan medlemsstat omregistreras. Fram till detta datum får de också godta uppvisande av ett eventuellt mobilt registreringsbevis.
3. Från och med [ikraftträdande + 4 år + 1 dag] ska medlemsstaterna godta både del I av det fysiska registreringsbeviset och uppvisandet av det mobila registreringsbeviset för omregistrering av ett fordon som tidigare registrerats i en annan medlemsstat.

Den omregistrerande medlemsstaten ska kontrollera med den medlemsstat där fordonet är registrerat i vilket eller vilka format registreringsbevisen har utfärdats.

4. Om endast ett fysiskt registreringsbevis har utfärdats ska de behöriga myndigheterna i den omregistrerande medlemsstaten återkalla de delar av registreringsbeviset som lämnats in och behålla de delar som återkallats i tolv månader. De ska utan onödigt dröjsmål
 - a) underrätta myndigheterna i den medlemsstat som utfärdade intyget om återkallandet,
 - b) återsända de relevanta delarna till dessa myndigheter om de så begär.
5. Om endast ett mobilt registreringsbevis har utfärdats ska de behöriga myndigheterna i den omregistrerande medlemsstaten utan onödigt dröjsmål underrätta myndigheterna i den medlemsstat som utfärdade beviset. De behöriga myndigheterna i medlemsstaten ska omedelbart återkalla det tidigare mobila registreringsbeviset och bevara uppgifterna i den tidigare registreringen i fordonsregistret i tolv månader.
6. Om både ett fysiskt och ett mobilt registreringsbevis har utfärdats ska stegen i både punkterna 4 och 5 följas.

Artikel 11

Administrativt samarbete mellan medlemsstaterna

1. Medlemsstaterna ska utse en nationell kontaktpunkt som ansvarar för informationsutbytet med de andra medlemsstaterna och kommissionen med avseende på genomförandet av detta direktiv. Medlemsstaterna ska se till att deras respektive nationella kontaktpunkter samarbetar med varandra för att säkerställa att all nödvändig information delas i god tid.
2. Medlemsstaterna ska meddela kommissionen namn på och kontaktinformation rörande sina nationella kontaktpunkter senast den *[datum för införlivande]* och ska utan dröjsmål informera kommissionen om eventuella förändringar i denna information. Kommissionen ska upprätta en förteckning över alla kontaktpunkter och överlämna den till medlemsstaterna.

Kapitel IV

Genomförandeakter och delegerade akter

Artikel 12

Delegerade akter

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel [13](#) i syfte att ändra

- (a) punkterna 2 d ii och 3 a i.2 i bilaga I och punkterna 2 d ii och 3 a i.2 i bilaga II i händelse av utvidgning av unionen,
- (b) punkt 2 f i bilaga I och bilaga II när det gäller icke-obligatoriska delar i händelse av ändringar av innehållet i eller definitionerna av intyg om överensstämmelse i relevant unionslagstiftning om typgodkännande samt för att ta hänsyn till den tekniska, operativa eller vetenskapliga utvecklingen,

- (c) tabellerna 2 och 3 i både bilaga I och bilaga II för att ange märkningen för att identifiera de dataobjekt som motsvarar de obligatoriska och frivilliga registreringsuppgifterna,
- (d) bilaga III, för att ta hänsyn till den tekniska, operativa eller vetenskapliga utvecklingen.

Artikel 13

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel [12](#) ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den *[ikraftträdande]*. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på 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.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel [12](#) får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas i enlighet med artikel [12](#) ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 14

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i [förordning \(EU\) nr 182/2011](#).
2. När det hänvisas till denna punkt ska [artikel 5 i förordning \(EU\) nr 182/2011](#) tillämpas. Om kommitténs yttrande ska inhämtas genom skriftligt förfarande, ska det förfarandet avslutas utan resultat om kommitténs ordförande, inom tidsfristen för att avge yttrandet, så beslutar eller en enkel majoritet av kommittéledamöterna så begär. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta

genomförandeakten och artikel 5.4 tredje stycket i [förordning \(EU\) nr 182/2011](#) ska tillämpas.

Kapitel V

Slutbestämmelser

Artikel 15

Utbyte av uppgifter

1. Medlemsstaterna ska bistå varandra vid genomförandet av detta direktiv. De ska utbyta information om uppgifter ur fordonsregister, uppgifter om det senaste trafiksäkerhetsintyget, eventuella tekniska vägkontrollrapporter och vägmätarhistoriken för fordonet som lagras i nationella databaser, särskilt för att innan ett fordon registreras kontrollera fordonets rättsliga status, vid behov i den medlemsstat där det tidigare var registrerat.

I synnerhet ska medlemsstaterna ge registreringsmyndigheterna i andra medlemsstater tillgång till relevanta registreringsuppgifter i enlighet med artikel 6, inbegripet informationen i det senaste trafiksäkerhetsintyg som utfärdats i enlighet med [direktiv 2014/45/EU](#), upphävanden enligt artikel 8 och all tillgänglig information om begränsningar som påverkar omregistreringen, lagrade i nationella fordonsregister.

2. Medlemsstaterna ska sammankoppla sina nationella fordonsregister och elektroniska system för trafiksäkerhetsintyg via det elektroniska systemet MOVE-HUB som kommissionen har utvecklat, på ett sådant sätt att behöriga myndigheter i varje medlemsstat kan konsultera fordonsregistret i varje annan medlemsstat i realtid. Denna sammankoppling ska tas i drift senast ett år efter den dag då den genomförandeakt som avses i punkt 4 antas.
3. Åtkomsten till MOVE-HUB-nätet ska säkras. Medlemsstaterna får endast ansluta de myndigheter som är behöriga för de ändamål som avses i punkt 1.
4. Senast den [*dagen för ikraftträdande* + 2 år] ska kommissionen anta genomförandeakter för att fastställa de nödvändiga arrangemangen för genomförandet av funktionerna i det elektroniska system som avses i punkt 2 och för att specificera minimikraven för formatet och innehållet i det meddelande som ska användas av medlemsstaterna. I systemet ska det anges vilken myndighet som ansvarar för tillgång till uppgifter och vidare användning. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 14.2.

Artikel 16

Rapportering av uppgifter till kommissionen

1. Senast den 31 mars 2030, och därefter senast den 31 mars vart tredje år, ska medlemsstaterna via den rapporteringsplattform online som avses i artikel 28 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999⁽¹³⁾ (*e-plattform*), meddela

⁽¹³⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999 av den 11 december 2018 om styrningen av energunionen och av klimatåtgärder samt om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 663/2009 och (EG) nr 715/2009, Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU och 2013/30/EU samt rådets direktiv 2009/119/EG

kommissionen uppgifter om fordon som registrerats på deras territorium under vart och ett av de föregående tre kalenderåren. Uppgifterna ska omfatta följande (per kalenderår):

- (a) Antalet utfärdade fysiska registreringsbevis per fordonskategori.
- (b) Antalet utfärdade mobila registreringsbevis per fordonskategori.
- (c) Antalet omregistreringar av fordon som tidigare registrerats i en annan medlemsstat, per fordonskategori.
- (d) Antalet upphävda fordonsregistreringar per fordonskategori.

Den första rapporten ska avse åren 2027, 2028 och 2029 separat.

Kommissionen ska översända den insamlade informationen till Europaparlamentet och rådet.

2. Kommissionen ska anta genomförandeakter som specificerar i vilket format de uppgifter som avses i punkt 1 ska överföras via e-plattformen. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 14.[2](#).

Artikel 17

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den [*dagen för ikraftträdande + 2 år*]. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

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

2. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 18

Upphävande

1. [Direktiv 1999/37/EG](#) ska upphöra att gälla med verkan från och med [*dagen för ikraftträdande + 2 år*].
2. Hänvisningar till [direktiv 1999/37/EG](#) ska tolkas som hänvisningar till det här direktivet och ska läsas enligt jämförelsetabellen i bilaga IV.

Artikel 19

Ikraftträdande

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

och (EU) 2015/652 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 525/2013 (EUT L 328, 21.12.2018, s. 1).

Artikel 20

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande
[...]

På rådets vägnar
Ordförande
[...]

FINANSIERINGS- OCH DIGITALISERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1. Förslagets eller initiativets titel

Förslag till ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG och ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU av den 3 april 2014 om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG.

Förslag till direktiv om upphävande och ersättning av rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon (*direktivet om registreringsbevis*).

1.2. Berörda politikområden

Transport, trafiksäkerhet.

1.3. Mål

1.3.1. Allmänt/allmänna mål

Det allmänna målet med detta initiativ är att ytterligare förbättra trafiksäkerheten i EU, bidra till hållbar rörlighet och underlätta den fria rörligheten för personer och varor i EU genom att frigöra den fulla potentialen i trafiksäkerhetspaketet.

1.3.2. Specifikt/specifika mål

Specifikt mål nr...

Initiativets särskilda mål är att

säkerställa konsekvens, objektivitet och kvalitet i trafiksäkerhetsprovningen av dagens och morgondagens fordon,

avsevärt minska manipuleringen och förbättra upptäckten av defekta fordon, för att göra det möjligt att upptäcka felaktiga eller manipulerade säkerhetssystem och utsläppsbegränsande system (dvs. som kontrollerar luftföroreningar och buller) samt vägmätarbedrägerier,

förbättra elektronisk lagring och utbyte av relevanta uppgifter om fordonsidentifiering och status.

1.3.3. Verkan eller resultat som förväntas

Beskriv den verkan som förslaget eller initiativet förväntas få på de mottagare eller den del av befolkningen som berörs.

Förslaget kommer att bidra till att öka trafiksäkerheten i EU genom att uppskattningsvis 6 912 dödsfall och 64 885 allvarliga skador undviks. Det kommer också att bidra till hållbar mobilitet genom att minska utsläppen av luftföroreningar och buller, vilket kommer att leda till besparingar av externa kostnader som uppskattas till 83,4 miljarder euro. Det kommer att bidra till att underlätta den fria rörligheten för personer och varor i EU genom att undanröja hinder för omregistrering av fordon i en annan medlemsstat och (ett begränsat) EU-omfattande erkännande av intyg från periodiska trafiksäkerhetsprovningar. Det förväntas också medföra betydande fördelar genom införande av provningsmetoder för inspektion av elfordon, förbättrad utsläppsprovning (såsom mätning av kväveoxider och partikelantal) samt av provningsmetoder för avancerade förarstödsystem och andra

säkerhetssystem. Fördelar förväntas också genom införandet av obligatoriska inspektioner av lastsäkring och nya provningssätt, såsom avgasspårning och fjärranalys för att övervaka utsläpp av föroreningar och buller, samt dataförvaltningsåtgärder. Initiativet förväntas öka möjligheterna att upptäcka dessa fordon och därmed leda till färre defekta och manipulerade fordon, också genom utvidgningen av vägkontroller till lätta nyttofordon. Det förväntas leda till en betydande minskning av vägmätarmanipulationen på grund av skyldigheten att registrera vägmätarställningar och göra uppgifterna tillgängliga vid omregistrering. Det bör också medföra fördelar på grund av det obligatoriska elektroniska trafiksäkerhetsintyget, införandet av registreringsbevis för fordon i digitalt format, tillgång till rapporter från periodiska trafiksäkerhetsprovningar i nationella databaser och utvidgning av uppgifterna i de nationella fordonsregistren. De totala fördelarna uppskattas till 391,6 miljarder euro, uttryckt som nuvärde för 2026–2050 jämfört med referensscenariot.

1.3.4. Prestationsindikatorer

Ange indikatorer för övervakning av framsteg och resultat.

När det gäller trafiksäkerhetsmålet övervakar kommissionen regelbundet viktiga trafiksäkerhetsindikatorer, inklusive utvecklingen avseende antalet dödsfall, allvarliga och lätta skador per medlemsstat och per fordonskategori, ålder och vissa fordonsegenskaper. Detaljerad information om orsakerna till olyckor, särskilt om fordonsdefekter, kommer sannolikt inte att bli tillgänglig i stor skala under den närmaste tiden. I framtiden kan analyser av registreringsapparater för händelsedata enligt den allmänna säkerhetsförordningen ge en mer detaljerad inblick i orsakerna till en betydande andel olyckor. Fram till dess bör de befintliga rapporteringskraven uppdateras så att de bättre motsvarar dagens övervakningsbehov.

När det gäller minskningen av luft- och bullerföroreningar övervakas utvecklingen i fråga om luft- och bullerföroreningar kontinuerligt av EEA. En del av den minskning som förväntas ske under kommande år kommer att kopplas till detta initiativ genom bättre underhåll av fordon och minskad manipulering av utsläppsbegränsande system. Framstegen mot målet att bidra till hållbar mobilitet kan mätas genom utvecklingen av resultaten av periodiska trafiksäkerhetsprovningar och vägkontroller samt genom fjärranalysdata.

När det gäller målet att underlätta den fria rörligheten kommer framgångsindikatorer att vara antalet medlemsstater som erkänner periodiska trafiksäkerhetsprovningar som genomförs utomlands.

För att mäta initiativets framgång fastställs följande operativa mål: 1) tillämpa nyligen tillgängliga metoder för säkerhets- och utsläppsprovning, 2) sammankoppla medlemsstaternas fordonsregister och vägmätardatabaser i ett gemensamt nav, 3) digitalisera fordonshandlingar och 4) minska antalet defekta och manipulerade fordon på EU:s vägar.

Kommissionens avdelningar kommer att övervaka initiativets genomförande och genomslag med hjälp av ett antal åtgärder och en uppsättning centrala indikatorer som mäter framstegen mot de operativa målen. Kommissionens avdelningar bör genomföra en utvärdering fem år efter det att den reviderade lagstiftningen har börjat tillämpas för att kontrollera i vilken utsträckning initiativets mål har uppnåtts.

1.4. Förslaget eller initiativet avser

- ☐ en ny åtgärd
- ☐ en ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd⁽¹⁾
- ☒ en förlängning av en befintlig åtgärd
- ☐ en sammanslagning eller omdirigering av en eller flera åtgärder mot en annan/en ny åtgärd

1.5. Grunder för förslaget eller initiativet

1.5.1. Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet

Nationella myndigheter måste inrätta en databas för registrering av vägmätarhistorik för fordon som är registrerade på deras territorium, koppla samman befintliga nationella fordonsregister via meddelandeplattformen MOVE-HUB, lägga till nya dataelement till dessa register och införa fjärranalys, vilket kräver inköp och installation av ny utrustning på vägarna samt ett övervakningssystem.

Centrumen för periodiska trafiksäkerhetsprovningar måste uppdatera provningskraven och införa några nya, vilket kommer att kräva ytterligare investeringar i utrustning, provningskapacitet och utbildning av inspektörer. Centrumen för periodiska trafiksäkerhetsprovningar förväntas dock kunna täcka åtminstone en del av merkostnaderna genom ytterligare affärsmöjligheter (ökat antal provningar) och i vissa fall (beroende på medlemsstat) genom något högre avgifter för periodiska trafiksäkerhetsprovningar.

Fordonsreparatörer, återförsäljare av motorfordon och andra verkstäder måste uppdatera sin kontorsprogramvara så att de kan överföra sina uppgifter till den centrala nationella databasen, på grund av kravet att inrätta ett system för registrering av vägmätarställningar från bilar och skåpbilar.

Fordonstillverkarna måste anpassa sina system till en styrningsram för att ge tillgång till fordonsuppgifter som är nödvändiga för att utföra periodiska trafiksäkerhetsprovningar och vägkontroller till inspektionscentrum och behöriga myndigheter och göra justeringar av sina it-system för att säkerställa tillgång till relevanta uppgifter och underhållskostnader.

Vissa fordonsägare kommer också att bli föremål för ytterligare periodiska trafiksäkerhetsprovningar och/eller vägkontroller. På grund av nya provningskrav avseende säkerhet, luftförorenande utsläpp och buller kan vissa fordonsägare behöva reparera sina fordon för att säkerställa att de kan klara de periodiska trafiksäkerhetsprovningarna och fortsätta att användas.

1.5.2. Mervärdet av en åtgärd på EU-nivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med ”mervärdet av en åtgärd på EU-nivå” i detta avsnitt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.

Skäl till åtgärder på EU-nivå (i förhand) och förväntat genererat EU-mervärde (i efterhand)

⁽¹⁾ I den mening som avses i artikel 58.2 a eller b i budgetförordningen.

Även om den tekniska utvecklingen sannolikt kommer att förbättra fordonssäkerheten ytterligare så skulle införandet av ny teknik i EU:s fordonspark ta tid, och vissa av de nya inslagen kan också medföra nya risker. På samma sätt kan manipulering visserligen försvåras av tekniska lösningar men det är osannolikt att den skulle upphöra utan möjligheten att upptäcka olagliga modifieringar i fordonsprovningar, särskilt av programvaran för motorstyrning, t.ex. genom en säkrad bättre tillgång till fordonsuppgifter. Utan insatser på EU-nivå kommer därför problemet sannolikt att kvarstå. Medlemsstaterna får vidta ensidiga åtgärder. Dessa åtgärder kan dock inte ersätta samordningen och harmoniseringen av de tre direktiven, och medför risk för eventuella snedvridningar av den inre marknaden och att problemet endast delvis hanteras.

Problemet med otillräcklig kontroll av luftförorenande utsläpp i fordon skulle kvarstå så länge som fordon utrustade med förbränningsmotorer finns på vägarna. Även om antalet fordon som genererar utsläpp från avgasrör kommer att minska med strängare utsläppskrav och gradvis elektrifiering, kommer de fortfarande att cirkulera inom EU under årtionden framöver. Utan en uppdatering av de nuvarande utsläppsprovningsskraven på EU-nivå är det dock inte säkert att medlemsstaterna inför de mest effektiva och ändamålsenliga provningsmetoder som redan finns tillgängliga. På samma sätt är det osannolikt att problemet med vägbuller skulle minska avsevärt utan en mer systematisk och samordnad strategi, även om fler medlemsstater kanske börjar experimentera med provning av vägbuller.

Utan ingripanden på EU-nivå kan vissa medlemsstater vidta ensidiga eller bilaterala åtgärder, såsom systematisk registrering (och eventuellt utbyte) av vägmätarställningar eller utarbeta avtal för att erkänna varandras trafiksäkerhetsintyg. Det systemiska problemet med otillräckligt och ineffektivt utbyte av trafiksäkerhetsrelaterade fordonsuppgifter skulle dock kvarstå, vilket skulle hindra ett effektivt genomförande och verkställande av befintliga regler.

Eftersom vägtransporter och fordonsindustrin är internationella sektorer är det mycket effektivare och mer ändamålsenligt att ta itu med problemen på EU-nivå än på medlemsstatsnivå. Även om nationell praxis historiskt sett skiljer sig åt är en viss miniminivå av harmonisering vid fordonsprovning och gemensamt överenskomna lösningar för utbyte av fordonsuppgifter mellan medlemsstaterna effektivare än flera icke samordnade nationella lösningar. Med gemensamma regler för provning av modern fordonsteknik (elfordon, avancerade förarstödsystem och den senaste utrustningen för utsläppskontroll) kommer medlemsstaterna att åtnjuta stordriftsfördelar och tillverkare av provningsutrustning kan verka på en mer homogen marknad. Den inre marknads funktion skulle också förbättras genom att fordon underkastas liknande provningar under liknande förhållanden och transportföretagen ställs inför liknande kostnader. Att samordna villkoren för tillgång till och utbyte av fordonsuppgifter på EU-nivå kommer inte bara att vara effektivare än bilaterala avtal och förhandlingar med enskilda tillverkare, utan också att skapa lika villkor mellan medlemsstaterna och gemensamt ge dem en starkare ställning gentemot bilindustrin.

1.5.3. Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder

Olika åtgärder har införts på EU-nivå sedan 1977 eftersom medlemsstaterna redan hade börjat utveckla sina egna nationella bestämmelser om trafiksäkerhetsprovning av fordon, vilket har lett till bristande harmonisering. 2014 års trafiksäkerhetspaket byggde på kraven i de tidigare direktiven om trafiksäkerhetsprovning, vägkontroller

och regler om registreringsbevis för fordon. För att uppnå målet att öka fordonssäkerheten på vägarna stärktes EU:s minimistandarder för periodiska trafiksäkerhetsprovningar och obligatoriska standarder infördes, tillsammans med införandet av slumpmässiga vägkontroller. Detta ansågs vara nödvändigt för att upprätthålla ett effektivt genomförande av trafiksäkerhetslagstiftningen. För att uppnå målet att göra nödvändiga uppgifter för och från trafiksäkerhetsprovning tillgängliga, uppmuntrar direktivet om periodiska trafiksäkerhetsprovningar också samarbete och informationsutbyte mellan medlemsstaterna, inbegripet register över trafiksäkerhetsprovningar.

Trafiksäkerhetspaketets relevans har minskat under de senaste åren på grund av den ökande klyftan mellan de befintliga trafiksäkerhetskraven och de nya system som installerats i moderna fordon. När det gäller avancerade förarstödsystem, intelligenta transportsystem (ITS), människa-maskin-gränssnitt och elektroniska säkerhetsfunktioner verkar de tre direktiven inte utgöra en tillräckligt omfattande ram. Trafiksäkerhetspaketet omfattar för närvarande inte särskilda provningsprotokoll för att säkerställa att el- och hybridfordon uppfyller gällande krav och underhålls, inklusive genom programvaruuppdateringar, på ett säkert och effektivt sätt.

När det gäller trafiksäkerhetspaketets mål att bidra till utsläppsminskningar från vägtransporter är vissa av de provningar som används vid periodiska trafiksäkerhetsprovningar inte längre tillräckligt känsliga för att upptäcka utsläppsfel i fordon med förbränningsmotor. Moderna fordonsmotorer och avgassystem har kritiska detektionskriterier som inte omfattas av de aktuella provningsmetoderna, och det nuvarande trafiksäkerhetspaketets bidrag till att minska antalet fordon i trafik med höga utsläpp har blivit mindre relevant. Dessutom finns det för närvarande inga trafiksäkerhetsbestämmelser i EU för fordonsprovning när det gäller manipulerade eller defekta dieselpartikelfilter.

När det gäller att förbättra utbytet av information om provningsresultat mellan medlemsstaterna har den nuvarande ramen för informationsutbyte inte varit effektiv. Lagstiftningen anger visserligen att elektroniskt datautbyte mellan medlemsstaternas myndigheter är en möjlighet, men det inte något som genomförs av alla länder. Även om harmoniseringen av registreringshandlingar för fordon gjorde det lättare för medborgarna att registrera fordon från andra medlemsstater och EES finns det utrymme att förbättra digitaliseringsprocessen för att göra det ännu enklare.

1.5.4. Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument

Förslaget är förenligt med målen och prioriteringarna i 2020 års strategi för hållbar och smart mobilitet och EU:s gröna giv genom att säkerställa att fordon på vägarna upprätthåller en tillräcklig nivå av säkerhet och miljöprestanda över tid. Det är i linje med de mål som fastställs i EU:s ram för trafiksäkerhet och förväntas också bidra markant till EU:s politiska mål för ren luft, inklusive målen i luftkvalitetsdirektiven och i direktivet om nationella åtaganden om utsläppsminskning, genom att bättre identifiera och minska förekomsten av fordon med höga utsläpp, vilka står för en mycket stor andel av de totala utsläppen från vägtransporter. Förslaget kommer att underlätta tillgången online till fordonsrelaterad information, relevanta administrativa förfaranden samt hjälp- och problemlösningstjänster, vilket är i linje med förordningen om en gemensam digital ingång. Utbytet av information om trafiksäkerhets- och registreringsuppgifter kommer att anpassas till relevanta

dataskyddsregler (dataskyddsförordningen). Förslaget är också anpassat till de säkerhets- och miljökrav som anges i typgodkännandeföreskrifterna, inklusive den allmänna säkerhetsförordningen. Det omfattar åtgärder som säkerställer att ägarna upprätthåller miniminormerna under fordonets hela livslängd. Förslaget säkerställer anpassning mellan periodiska trafiksäkerhetsprovningar och vägkontroller och typgodkännandeförfarandet, bland annat när det gäller användningen av elektronisk periodiska trafiksäkerhetsprovningar (e-inspektioner). Förslaget är också förenligt med kraven i lagstiftningen om uttjänta fordon genom att registreringsmyndigheterna i andra EU-medlemsstater ges elektronisk tillgång till uppgifter i fordonsregistren och nya uppgifter läggs till, såsom uppgifter om uttjänta fordon. Förslaget anses därför vara förenligt med relevanta EU-strategier och rättsliga instrument och bidrar till EU:s politiska prioriteringar.

1.5.5. Bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning

Engångskostnaderna 2027 och kommissionens löpande anpassningskostnader är främst kopplade till uppgraderingen av it-systemet som fungerar som ett gemensamt gränssnitt för att stödja samverkan mellan statliga myndigheter och organisationer, särskilt när det gäller utbytet av fordonsrelaterad information. Informationsfunktionen kommer att bygga på den befintliga plattform (MOVE-HUB) som utvecklats och drivs av kommissionen i syfte att utbyta olika slags information om vägtransporter mellan medlemsstaterna. Med en uppgradering av detta system skulle den nuvarande organisationen och de resurser som hittills investeras kunna användas bäst.

Ett fullständigt genomförande av det reviderade trafiksäkerhetspaketet kommer också att kräva ytterligare personalresurser på en nivå motsvarande en heltidsekvivalent/år från och med 2027 och framåt i samband med arbetet med genomförandelagstiftningen, inklusive stöd till medlemsstaterna för att inrätta den tekniska och digitala ram som krävs.

1.6. Förslagets eller initiativets varaktighet och budgetkonsekvenser

☒ **Begränsad varaktighet**

☐ Verkan från och med [DD/MM]ÅÅÅÅ till och med [DD/MM]ÅÅÅÅ.

☐ Budgetkonsekvenser från och med ÅÅÅÅ till och med ÅÅÅÅ för åtagandebemyndiganden och från och med ÅÅÅÅ till och med ÅÅÅÅ för betalningsbemyndiganden.

☐ **Obegränsad varaktighet**

Efter en inledande period ÅÅÅÅ–ÅÅÅÅ

beräknas genomförandetakten nå en stabil nivå.

1.7. Planerad(e) genomförandemetod(er)⁽²⁾

☒ **Direkt förvaltning** som sköts av kommissionen

⁽²⁾ Närmare förklaringar av de olika genomförandemetoderna med hänvisningar till respektive bestämmelser i budgetförordningen återfinns på webbplatsen Budgpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

- ☒ via dess avdelningar, vilket också inbegriper personalen vid unionens delegationer,
- ☐ via genomförandeorgan.
- ☐ **Delad förvaltning** med medlemsstaterna
- ☐ **Indirekt förvaltning** genom att uppgifter som ingår i budgetgenomförandet anförtros
 - ☐ tredjeländer eller organ som de har utsett,
 - ☐ internationella organisationer och organ kopplade till dem (ange vilka),
 - ☐ Europeiska investeringsbanken och Europeiska investeringsfonden,
 - ☐ organ som avses i artiklarna 70 och 71 i budgetförordningen,
 - ☐ offentligrättsliga organ,
 - ☐ privaträttsliga organ som har anförtrots offentliga förvaltningsuppgifter i den utsträckning som de har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier,
 - ☐ organ som omfattas av privaträtten i en medlemsstat, som anförtrots genomförandeuppgifter inom ramen för ett offentlig-privat partnerskap och som har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier,
 - ☐ organ eller personer som anförtrots genomförandet av särskilda åtgärder inom den gemensamma utrikes- och säkerhetspolitiken enligt avdelning V i fördraget om Europeiska unionen och som fastställs i den grundläggande akten,
 - ☐ organ som är etablerade i en medlemsstat och som omfattas av en medlemsstats privaträtt eller unionsrätten och som i enlighet med sektorsspecifika regler kan anförtros genomförandet av unionsmedel eller budgetgarantier, i den mån sådana organ kontrolleras av offentligrättsliga organ eller privaträttsliga organ som anförtrots offentliga förvaltningsuppgifter och har tillräckliga finansiella garantier i form av gemensamt och solidariskt ansvar från kontrollorganens sida eller likvärdiga finansiella garantier, som för varje åtgärd kan vara begränsad till det högsta beloppet för unionens stöd.

Anmärkningar

Genomförandet av förslaget kräver uppdatering och underhåll av ett befintligt it-system. Detta system bör sammankoppla befintliga nätverk av nationella it-system och driftskompatibla åtkomstpunkter, som drivs under varje medlemsstats individuella ansvar och förvaltning, för att säkerställa ett säkert och tillförlitligt utbyte av fordonsrelaterad information. Kommissionen kommer att definiera lämpliga it-lösningar i genomförandeakter, inbegripet utformning/arkitektur och tekniska specifikationer för en gränssnittsplattform för att sammankoppla nationella system för utbyte av information. Kommissionens anpassningskostnader förväntas bestå av två huvudsakliga kostnadskomponenter (beräknade i nuvärdet) enligt följande: – De icke återkommande justeringskostnaderna (engångskostnader) för 2027 till följd av den nödvändiga tekniska uppdateringen av it-plattformen och

provning av den för utbytet av fordonsrelaterad information mellan medlemsstaterna uppskattas till 200 000 euro. – Löpande anpassningskostnader (underhåll och stöd till den särskilda plattformen) uppskattas till cirka 50 000 euro per år för interaktivt informationsutbyte mellan medlemsstaternas myndigheter. Arbetet med att genomföra trafiksäkerhetspaketet, inklusive efterföljande stöd till medlemsstaterna för att inrätta den tekniska och digitala ram som krävs, kräver en ökning av personalresurserna motsvarande en heltidsekvivalent/år från och med 2027, under minst tre år.

2. FÖRVALTNING

2.1. Regler om uppföljning och rapportering

De uppgifter som utförs direkt av GD Transport och rörlighet kommer att följa den årliga planerings- och övervakningscykeln på det sätt som denna genomförs av kommissionen och genomförandeorganen, inbegripet resultatrapportering genom GD Transport och rörlighets årliga verksamhetsrapport. När det gäller periodiska trafiksäkerhetsprovningar ska medlemsstaterna, i enlighet med artikel 20a i direktivet om periodiska trafiksäkerhetsprovningar, via rapporteringsplattformen online⁽³⁾ (*e-plattformen*) meddela kommissionen de uppgifter som samlats in för vart och ett av de tre föregående kalenderåren och för de fordon som inspekterats på deras territorium. Dessa uppgifter ska ange följande (per kalenderår):

Antalet provningscentrum per medlemsstat, antalet fordon som inspekterats, antalet fordon som inspekterats per kategori samt de områden som kontrollerats och de komponenter som underkänts i enlighet med punkt 3 i bilaga I; om fordon som är registrerade i en annan medlemsstat provats, antal, kategori och provningsresultat för dessa fordon.

När det gäller vägkontroller ska medlemsstaterna i enlighet med artikel 20 i direktivet om vägkontroller, via plattformen för rapportering online (*e-plattformen*, samma som ovan), meddela kommissionen de uppgifter som samlats in för vart och ett av de tre föregående kalenderåren och avseende de fordon som inspekterats på deras territorium. Dessa uppgifter ska ange följande (per kalenderår):

Antalet provningscentrum per medlemsstat, antalet fordon som inspekterats, registreringsland för varje fordon som inspekterats, vid mer ingående kontroller vilka områden som kontrollerats och vilka komponenter som underkänts i enlighet med punkt 10 i bilaga IV samt resultaten av den fjärranalys som utförts i enlighet med artikel 4a.

När det gäller registreringsbevis för fordon ska medlemsstaterna, i enlighet med artikel 16 i direktivet om registreringsbevis, via rapporteringsplattformen online meddela kommissionen de uppgifter som samlats in för vart och ett av de tre föregående kalenderåren och för de fordon som registrerats på deras territorium. Dessa uppgifter ska ange följande (per kalenderår):

Antalet utfärdade fysiska registreringsbevis per fordonskategori, antalet utfärdade mobila registreringsbevis per fordonskategori, antalet omregistreringar av fordon

⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999 av den 11 december 2018 om styrningen av energiunionen och av klimatåtgärder samt om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 663/2009 och (EG) nr 715/2009, Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU och 2013/30/EU samt rådets direktiv 2009/119/EG och (EU) 2015/652 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 525/2013 (EUT L 328, 21.12.2018, s. 1).

som tidigare registrerats i en annan medlemsstat per fordonskategori, antalet upphävda fordonsregistreringar per fordonskategori samt en förteckning över uppgifter som registrerats i nationella register.

Medlemsstaternas nya rapporteringsperiod förlängs från dagens två år till tre år för att bidra till att minska den administrativa bördan för de nationella myndigheterna. Syftet med e-plattformen är att underlätta automatisk sammanställning av uppgifter genom särskilda rapporteringsfunktioner.

2.2. Förvaltnings- och kontrollsystem

2.2.1. Motivering av den budgetgenomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås

Den enhet inom GD Transport och rörlighet som ansvarar för politikområdet kommer att ansvara för genomförandet av direktivet.

Utgifterna kommer att genomföras genom direkt förvaltning, med full tillämpning av bestämmelserna i budgetförordningen. Kontrollstrategin för upphandlingar och bidrag inom GD Transport och rörlighet omfattar särskilda rättsliga, operativa och finansiella förhandskontroller av förfarandena (inklusive, för upphandlingar, en granskning av den rådgivande kommittén för upphandling och kontrakt) samt av undertecknande av kontrakt och avtal. Dessutom är utgifter för upphandling av varor och tjänster föremål för förhands- och, vid behov, efterhandskontroller och finansiella kontroller.

2.2.2. Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna

När det gäller genomförandet av uppgifterna i samband med inrättandet av mekanismen är de identifierade riskerna kopplade till användningen av upphandlingsförfaranden: förseningar, tillgång till uppgifter, snabb information till marknaden osv. Dessa risker omfattas av budgetförordningen och mildras genom den uppsättning interna kontroller som GD Transport och rörlighet genomför för upphandlingar till detta värde.

2.2.3. Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande)

Den begärda budgetökningen gäller uppgradering och underhåll av it-systemet. När det gäller kontroller i samband med de it-system som utvecklats eller förvaltas av det direktorat som ansvarar för förslaget övervakar it-styrkommittén regelbundet direktoratets databaser och de framsteg som görs, med beaktande av förenkling och kostnadseffektivitet i kommissionens it-resurser.

GD Transport och rörlighet rapporterar varje år i sin årliga verksamhetsrapport om kostnaderna för kontroll av sin verksamhet. Riskprofilen och kostnaderna för kontroller av upphandlingar är i linje med kraven.

2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter

Kommissionens ordinarie förebyggande åtgärder och skyddsåtgärder tillämpas, särskilt följande:

Betalningar för beställda tjänster ska kontrolleras av kommissionens personal innan utbetalningen görs, med beaktande av villkoren i avtalen, ekonomiska principer samt god ekonomisk och administrativ sed. Åtgärder för bedrägeribekämpning

(övervakning, rapporteringskrav osv.) kommer att ingå i alla avtal och kontrakt mellan kommissionen och dess betalningsmottagare.

Bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 883/2013 av den 25 maj 1999 om utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) ska tillämpas fullt ut i syfte att bekämpa bedrägerier, korruption och annan olaglig verksamhet.

GD Transport och rörlighet antog 2020 en reviderad strategi för bedrägeribekämpning. GD Transport och rörlighets strategi för bedrägeribekämpning bygger på kommissionens strategi för bedrägeribekämpning och en särskild riskbedömning som genomförts internt för att identifiera de områden som är mest sårbara för bedrägeri, de kontroller som redan införts och de åtgärder som behövs för att förbättra GD Transport och rörlighets förmåga att förebygga, upptäcka och korrigera bedrägeri. De kontraktsbestämmelser som gäller för offentlig upphandling säkerställer att revisioner och kontroller på plats kan genomföras av kommissionens avdelningar, däribland Olaf, med tillämpning av de standardbestämmelser som rekommenderas av Olaf.

3. FÖRSLAGETS ELLER INITIATIVETS BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER

3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och utgiftsposter i den årliga budgeten

Befintliga budgetposter

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetpost	Typ av utgifter	Bidrag			
	Nummer	Diff./Icke-diff. ⁽⁴⁾	Från Efta-länder ⁽⁵⁾	Från kandidatländer och potentiella kandidatländer ⁽⁶⁾	från andra tredjeländer	övriga inkomster avsatta för särskilda ändamål
01	02.20.04.01	Differentierade	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

Nya budgetposter som föreslås

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetpost	Typ av utgifter	Bidrag			
	Nummer	Diff./Icke-diff.	från Efta-länder	från kandidatländer och potentiella	från andra tredjeländer	övriga inkomster avsatta för särskilda

⁽⁴⁾ Differentierade respektive icke-differentierade anslag.

⁽⁵⁾ Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

⁽⁶⁾ Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidatländer i västra Balkan.

				kandidater		ändamål
	[XX.YY.YY .YY]	Diff./Icke- diff.	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ

3.2. Förslagets beräknade budgetkonsekvenser för anslagen

3.2.1. Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att driftsanslag tas i anspråk
- ☒ Förslaget/initiativet kräver att driftsanslag tas i anspråk enligt följande:

3.2.1.1. Anslag i den antagna budgeten

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen			Nummer 01			Inre marknaden, innovation och digitalisering	
GD: Transport och rörlighet			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027 ⁽⁷⁾	TOTALT budgetram 2021-2027
Driftsanslag							
Budgetpost 02 20 04 01	Åtaganden	(1a)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
	Betalningar	(2a)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
Budgetpost	Åtaganden	(1b)					0,000

⁽⁷⁾ År 2027 är det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras. För efterföljande år uppskattas de löpande anpassningskostnaderna till 0,05 miljoner euro, utan att det påverkar nästa fleråriga budgetram.

t	Betalningar	(2b)					0,000	
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program ⁽⁸⁾								
Budgetpost		(3)					0,000	
TOTALA anslag för GD Transport och rörlighet	Åtaganden	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250	
	Betalningar	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250	
				År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTAL T budgetträmm 2021-2027
TOTAL A driftsanslag (alla driftsposter)	Åtaganden	(4)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250	
	Betalningar	(5)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250	
TOTALA anslag av		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	

⁽⁸⁾ Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program (alla driftsrelaterade rubriker)							
TOTAL A anslag under rubriker na 1–6 i den fleråriga budgetramen (referens belopp)	Åtagande n	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
	Betalningar	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
Rubrik i den fleråriga budgetramen		7			”Administrativa utgifter” ⁽⁹⁾		
GD: Transport och rörlighet			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTAL T budgetram 2021-2027
Personalresurser			0,000	0,000	0,000	0,188	0,188

⁽⁹⁾ Nödvändiga anslag bör beräknas med hjälp av årsmedelkostnaderna på tillämplig webbsida i BUDGpedia.

Övriga administrativa utgifter		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL TGD Transpo rt och rörlighet	Anslag	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
TOTALA anslag för RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen	(summa åtaganden = summa betalningar)	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT budgetram 2021-2027
TOTALA anslag för RUBRIKE RNA 1-7	Åtaganden	0,000	0,000	0,000	0,438	0,438
i den fleråriga budgetramen	Betalningar	0,000	0,000	0,000	0,438	0,438

3.2.2. Beräknad output som finansierats med driftsanslag (ska inte fyllas i för decentraliserade byråer)

Åtagandebemyndiganden i miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

An			År	År	År	År	Ange så många år som behövs	TOTAL
-----------	--	--	----	----	----	----	-----------------------------	--------------

ge må l oc h out pu t ↓			2024		2025		2026		2027		för att visa varaktigheten för inverkan (se avsnitt 1.6).						T	
	OUTPUT																	
	Ty p ⁽¹⁰⁾)	Ge no ms nitt lig kos tna d	An tal	Ko stn .	An tal	Ko stn .	An tal	Ko stn .	An tal	Ko stn .	An tal	Ko stn .	An tal	Ko stn .	An tal	Ko stn .	Tot alt An tal	Tot alt Ko stn .
SPECIFIKT MÅL nr 1 ⁽¹¹⁾ : [...]																		
- Ou tpu t																		
- Ou tpu t																		
-																		

⁽¹⁰⁾ Output som ska anges är de produkter eller tjänster som levererats (t.ex. antal studentutbyten som har finansierats eller antal kilometer väg som har byggts).

⁽¹¹⁾ Mål som redovisats under avsnitt 1.4.2: "Specifikt/specifika mål ...".

Ou tpu t																		
Delsumma för specifikt mål nr 1																		
SPECIFIKT MÅL nr 2...																		
- Ou tpu t																		
Delsumma för specifikt mål nr 2																		
TOTALT																		

3.2.3. Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att anslag av administrativ natur tas i anspråk
- ☒ Förslaget/initiativet kräver att anslag av administrativ natur tas i anspråk enligt följande:

3.2.3.1. Anslag i den antagna budgeten

ANTAGNA ANSLAG	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT Budgetram 2021–2027

RUBRIK 7					
Personalresurser	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
Övriga administrativa utgifter	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Delsumma för RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
Utanför RUBRIK 7					
Personalresurser	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Andra utgifter av administrativ natur	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Delsumma utanför RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALT	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188

Personalbehov och andra utgifter av administrativ natur ska täckas genom anslag inom generaldirektoratet som redan har avdelats för att förvalta åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, samt vid behov kompletterat med

ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

3.2.4. Beräknat personalbehov

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk
- ☒ Förslaget/initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

3.2.4.1. Finansierat med den antagna budgeten

Beräkningarna ska anges i heltidsekvivalenter⁽¹²⁾

ANTAGNA ANSLAG	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027 ⁽¹³⁾
Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)				
20 01 02 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)	0	0	0	1
20 01 02 03 (EU:s delegationer)	0	0	0	0
01 01 01 01 (indirekta forskningsåtgärder)	0	0	0	0
01 01 01 11 (direkta forskningsåtgärder)	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka)	0	0	0	0

⁽¹²⁾ Ange i tabellen nedan hur många heltidsekvivalenter av det angivna antalet som redan är avdelade för förvaltning av åtgärden och/eller kan omfördelas inom ditt GD och vad ditt nettobehov är.

⁽¹³⁾ Den tekniska och digitala ramen kräver ytterligare personalresurser motsvarande en heltidsekvivalent/år från och med 2027. Detta kommer inte att påverka den fleråriga budgetramen för efterföljande år.

Extern personal (heltidsekvivalenter)					
20 02 01 (kontraktsanställda och nationella experter finansierade genom ramanslaget)		0	0	0	0
20 02 03 (kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter och unga experter som tjänstgör vid EU:s delegationer)		0	0	0	0
Administrativt stöd [XX.01.YY.Y Y]	- vid huvudkontoret	0	0	0	0
	- vid EU:s delegationer	0	0	0	0
01 01 01 02 (kontraktsanställda och nationella experter – indirekta forskningsåtgärder)		0	0	0	0
01 01 01 12 (kontraktsanställda och nationella experter – direkta forskningsåtgärder)		0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka) – rubrik 7		0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka) – utanför rubrik 7		0	0	0	0

TOTALT⁽¹⁴⁾	0	0	0	1
------------------------------	----------	----------	----------	----------

3.2.5. Översikt över beräknad inverkan på it-relaterade investeringar

Obligatorisk uppgift: bästa tillgängliga skattning av de it-relaterade investeringar som förslaget/initiativet medför ska anges i tabellen nedan.

När så krävs för genomförandet av förslaget/initiativet ska i undantagsfall anslag under rubrik 7 anges på därför avsedd rad.

Anslagen under rubrikerna 1–6 ska redovisas som ”it-utgifter inom operativa program som inte omfattas av kommissionens administrativa självständighet och institutionella befogenheter”. Dessa utgifter avser den driftsbudget som tas i anspråk för att återanvända/köpa in/utveckla it-plattformar och it-verktyg med direkt koppling till initiativets genomförande med tillhörande investeringar (t.ex. licenser, undersökningar och datalagring). Uppgifterna i den här tabellen bör vara förenliga med uppgifterna i avsnitt 4 ”Digitala inslag”.

TOTALT Anslag för digital teknik och it	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT budgetram 2021-2027
RUBRIK 7					
It-utgifter (centralt)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Delsumma för RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Utanför RUBRIK 7					
It-utgifter inom	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250

⁽¹⁴⁾ Med tanke på den allmänt ansträngda situationen under rubrik 7, både när det gäller personal och anslagsnivå, ska personalbehoven täckas med personal inom generaldirektoratet som redan har avdelats för att förvalta åtgärden i fråga, och/eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet eller andra avdelningar inom kommissionen.

operativa program som inte omfattas av kommissionens administrativa självständighet och institutionella befogenheter					
Delsumma utanför RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
TOTALT	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250

3.2.6. Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen

Förslaget/initiativet

- ☒ kan finansieras fullständigt genom omfördelningar inom den berörda rubriken i den fleråriga budgetramen,
- ☐ kräver användning av den outnyttjade marginalen under den relevanta rubriken i den fleråriga budgetramen och/eller användning av särskilda instrument enligt definitionen i förordningen om den fleråriga budgetramen,
- ☐ kräver en översyn av den fleråriga budgetramen.

3.2.7. Bidrag från tredje part

Förslaget/initiativet

- ☒ innehåller inga bestämmelser om samfinansiering från tredje parter
- ☐ innehåller bestämmelser om samfinansiering från tredje parter enligt följande uppskattning:

Anslag i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Totalt
Ange vilket organ som deltar i samfinansieringen					
TOTALA anslag som tillförs genom samfinansieringen					

3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna

- ☒ Förslaget/initiativet påverkar inte inkomsterna.
- ☐ Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna genom
- ☐ påverkan på egna medel
 - ☐ påverkan på andra inkomster
 - ☐ ange om inkomsterna är avsatta för särskilda utgiftsposter

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Inkomstposter i den årliga budgeten:	Belopp som förts in för det innevarande budgetåret	Förslagets/initiativets inverkan på inkomsterna ⁽¹⁵⁾			
		År 2024	År 2025	År 2026	År 2027
Artikel					

För inkomster avsatta för särskilda ändamål, ange vilka utgiftsposter i budgeten som berörs.

[...]

Övriga anmärkningar (t.ex. vilken metod/formel som har använts för att beräkna inverkan på inkomsterna eller andra relevanta uppgifter).

[...]

⁽¹⁵⁾ Vad gäller traditionella egna medel (tullar, sockeravgifter) ska nettobeloppen anges, dvs. bruttobeloppen minus 20 % avdrag för uppbördskostnader.

4. DIGITALA INSLAG

4.1. Krav 1: Krav på trafiksäkerhetsintyg i elektroniskt format

- (a) Direktiv 2014/45/EU (periodiska trafiksäkerhetsprovningar), artikel 8.2.
- (b) Medan det nuvarande direktivet om periodiska trafiksäkerhetsprovningar tillåter användning av elektroniska trafiksäkerhetsintyg, krävs att en bestyrkt utskrift lämnas ut till den person som uppvisar fordonet för periodisk trafiksäkerhetsprovning. Åtgärden kommer att begränsa kravet utfärdande endast av en elektronisk handling, medan utskrift endast tillhandahålls om den person som uppvisar fordonet begär det.
- (c) Utbytet av uppgifter relaterade till periodiska trafiksäkerhetsprovningar enligt krav 1 kommer att göra det möjligt för de verkställande myndigheterna att kontrollera statusen för alla fordon som är registrerade i EU vid vägkontroll eller vid omregistrering, utan att fordonsägaren behöver uppvisa ett utskrivet intyg.
- (d) Berörda intressenter: medlemsstater, fordonsägare.
- (e) Förvaltning av befintliga nationella fordonsregister och databaser för periodiska trafiksäkerhetsprovningar.

Krav 2): Tillhandahålla elektronisk tillgång till relevanta uppgifter, inbegripet rapporter från periodiska trafiksäkerhetsprovningar som lagras i nationella databaser, till registreringsmyndigheterna i andra EU-medlemsstater med hjälp av ett gemensamt gränssnitt

- (a) Reviderat direktiv 1999/37/EG (registreringsbevis), artikel 15, direktiv 2014/45/EU (periodiska trafiksäkerhetsprovningar), artikel 16, och direktiv 2014/47/EU (vägkontroller), artikel 18a.
- (b) Denna åtgärd kommer att kräva att medlemsstaterna ger tillgång till andra medlemsstater som begär registreringsdata eller fordonsuppgifter relaterade till periodiska trafiksäkerhetsprovningar och vägmätarhistorik för fordon som är registrerade på deras territorium.
- (c) Berörda intressenter: medlemsstaterna och kommissionen.
- (d) För att underlätta datautbytet skulle åtgärden kräva att medlemsstaterna ansluter sina nationella databaser (fordonsregister och tillhörande databaser för periodiska trafiksäkerhetsprovningar i förekommande fall) till den befintliga plattformen MOVE-HUB som utvecklats och drivs av kommissionen i syfte att utbyta olika vägtransportrelaterade uppgifter mellan medlemsstaterna.

Krav 3: Införa registreringsbevis i digitalt format för att gradvis ersätta befintliga pappersdokument (och smartkort)

- (a) Reviderat direktiv 1999/37/EG (registreringsbevis), artiklarna 2, 3 och 5 samt bilaga III.
- (b) Genom åtgärden införs som standard kravet på att utfärda nya registreringsbevis i digitalt format. De tekniska detaljerna i det digitala/mobila registreringsbeviset kommer att definieras i en genomförandeakt och hänvisa till relevanta ISO-standarder, precis som för det digitala körkortet. I likhet med det mobila körkortet kommer det digitala registreringsbeviset att vara beroende av eIDA-initiativet.

- (c) Berörda intressenter: medlemsstater, fordonsägare.
- (d) Åtgärden gäller alla fordonskategorier som är föremål för registrering i medlemsstaterna. För att identifiera fordon i vägtrafik och för omregistrering måste medlemsstaterna erkänna den digitala versionen av registreringsbeviset. Precis som fysiska dokument skulle det digitala fordonsregistreringsbeviset användas för att bekräfta registreringen av fordonet, för att kontrollera vissa tekniska uppgifter om det (den digitala versionen skulle kunna lagra fler uppgifter än pappersversionen) och för att göra det möjligt för myndigheterna att kontrollera det.

Krav 4: Lägga till nya uppgifter i fordonsregistret – obligatorisk minimiuppsättning (bland annat land för första registrering, registreringsstatus, status gällande periodiska trafiksäkerhetsprovningar, ändringar på grund av omvandling).

- (a) Reviderat direktiv 1999/37/EG (registreringsbevis), artikel 6 samt bilagorna I och II.
- (b) Det kommer att föreskriva en minimiuppsättning obligatoriska uppgifter som ska registreras av medlemsstaterna. Nya dataelement kan bland annat omfatta följande: a. Land där fordonet registrerades för första gången. b. Fordonsstatus (t.ex. avregistrerat, tillfälligt avregistrerat, tillfälligt taget ur trafik, exporterat, uttjänt, förstört) c. Status gällande periodiska trafiksäkerhetsprovningar (godkänd med inga eller mindre defekter, begränsad giltighet med större defekter, underkänd – kritiska defekter) och giltighet för trafiksäkerhetsintyget (inklusive utgångsdatum) samt batteriets status (för elfordon): batteriets identifieringsnummer, och information om batteriet har reparerats eller bytts ut, d. Ändringar i dokumentationen eller omvandlingen – varje viktig fordonsrenovering som ska godkännas och registreras. e. För fordon som avregistreras permanent, information om skälen till avregistreringen.
- (c) Berörda intressenter: medlemsstater, fordonsägare.
- (d) Förvaltning av befintliga nationella fordonsregister och databaser för periodiska trafiksäkerhetsprovningar.

Krav 5: Registrering av vägmätarställningar i nationella databaser

- (a) Artikel 4a i direktiv 2014/45/EU (periodiska trafiksäkerhetsprovningar).
- (b) Åtgärden kräver att tjänsteleverantörer som utför reparationer eller underhållsarbete på fordon registrerar vägmätarställningarna i en särskild nationell databas eller i det nationella fordonsregistret. Fordonstillverkarna måste också skicka regelbundna vägmätarställningar från sina anslutna fordon. Enligt artikeln ska medlemsstaterna också dela vägmätarhistorik med inspektörer, innehavaren av registreringsbeviset och behöriga myndigheter i medlemsstaterna (se krav 2).
- (c) Berörda intressenter: Medlemsstaterna, fordonsreparatörer, verkstäder, fordonstillverkare, fordonsägare och potentiella köpare.

Krav 6: Medlemsstaternas rapportering av uppgifter till kommissionen

- (a) Artikel 20a i direktiv 2014/45/EU (periodiska trafiksäkerhetsprovningar), artikel 16 i det reviderade direktivet 1999/37/EG (registreringsbevis), artikel 20 i direktiv 2014/47/EU (vägkontroller).

- (b) Liknande men enklare och mindre frekvent än det nuvarande rapporteringskravet enligt direktivet; medlemsstaterna kommer att vara skyldiga att vart tredje år lämna en minimiuppsättning information om periodiska trafiksäkerhetsprovningar, vägkontroller och omregistrering av fordon. Medlemsstaterna kommer att använda en gemensam rapporteringsplattform i stället för att skicka e-postmeddelanden med bifogade Excel-filer. Rapporteringsformatet kommer att fastställas i en genomförandeakt som ska antas av kommissionen.
- (c) Berörda intressenter: medlemsstater.

4.2. **Data**

Inga uppgifter kommer att samlas in på kommissionsnivå, förutom ackumulerade uppgifter från medlemsstaternas rapportering (se krav 6 och punkt 2.1 i denna översikt om uppföljning och rapportering för mer information). Dessa uppgifter avser antalet fordon som provas vid periodiska kontroller och vägkontroller, deras registreringsland samt antalet brister och vilka slags brister det rör sig om.

Alla andra relevanta krav (kraven 1, 2, 3, 4 och 5 enligt ovan) är förenliga med förordningen om en gemensam digital ingång genom att de underlättar onlineåtkomsten till fordonsrelaterad information och medför relevanta administrativa förfaranden samt hjälp- och problemlösningstjänster.

Den bidrar också till målen i EU:s datastrategi för utveckling av europeiska dataområden för offentliga förvaltningar som kan stödja efterlevnaden av lagstiftningen, inklusive trafiksäkerhets- och miljölagsstiftningen.

Utbytet av information om trafiksäkerhets- och registreringsuppgifter kommer att behöva anpassas till relevanta dataskyddsregler (dataskyddsförordningen).

Engångsprincipen har följts och möjligheten att återanvända befintliga uppgifter har utforskats.

4.3. **Digitala lösningar**

För att underlätta datautbytet skulle krav 2 kräva att medlemsstaterna ansluter sina nationella databaser (fordonsregister och tillhörande databaser för periodiska trafiksäkerhetsprovningar i förekommande fall) till den befintliga plattformen MOVE-HUB som utvecklats och drivs av kommissionen i syfte att utbyta olika vägtransportrelaterade uppgifter mellan medlemsstaterna. Ingen ytterligare programvara kommer att behöva utvecklas för att samla in meddelandestatistik. MOVE-HUB skulle också kunna användas för att meddela vägmätarhistoriken för fordon som registrerats enligt krav 5 vid tidpunkten för omregistrering av ett fordon i en annan medlemsstat.

Andra krav (kraven 1, 3 och 4) kräver inte någon central lösning och kommer att förlita sig på de befintliga nationella digitala lösningarna. Krav 5 kräver antingen upprättande av nationella databaser (liknande det belgiska Car-Pass-systemet) eller användning av nationella fordonsregister för registrering av vägmätarställningar.

Alla föreslagna krav (kraven 1, 2, 3, 4, 5 och 6) är förenliga med den digitala politiken (förordningen om en gemensam digital ingång, dataförordningen) samt kraven i EU:s ram för cybersäkerhet. Ingen användning av AI-teknik planeras för de angivna kraven.

Krav 6 kommer att förlita sig på den onlineplattform som inrättats av kommissionen (*e-plattformen*⁽¹⁶⁾) för att underlätta kommunikationen mellan kommissionen och medlemsstaterna.

När det gäller såväl periodiska trafiksäkerhetsprovningar som vägkontroller måste medlemsstaterna via rapporteringsplattformen online (*e-plattformen*) meddela kommissionen uppgifterna för vart och ett av de tre föregående kalenderåren och för de fordon som inspekterats på deras territorium.

Medlemsstaternas rapporteringsperiod är vart tredje år och e-plattformen är avsedd att underlätta automatisk sammanställning av uppgifter genom särskilda rapporteringsfunktioner.

4.4. Interoperabilitetsbedömning

R2 kommer att kräva att medlemsstaterna ger tillgång till andra medlemsstater som begär registreringsdata eller fordonsuppgifter relaterade till periodiska trafiksäkerhetsprovningar för fordon som är registrerade på deras territorium. För att underlätta datautbytet skulle krav 2 kräva att medlemsstaterna ansluter sina nationella databaser (fordonsregister och tillhörande databaser för periodiska trafiksäkerhetsprovningar i förekommande fall) till den befintliga plattformen MOVE-HUB som utvecklats och drivs av kommissionen i syfte att utbyta olika vägtransportrelaterade uppgifter mellan medlemsstaterna.

För interoperabiliteten kommer kraven 1, 2, 3, 4 och 5 sannolikt att medföra följande:

1. En positiv effekt på den rättsliga gränsöverskridande interoperabiliteten eftersom de utgör en sammanhängande rättslig ram för användning och tillgång till nämnda intyg och handlingar över gränserna.
2. En positiv effekt på semantisk gränsöverskridande interoperabilitet eftersom de ger en tydlig ram för att klargöra ett gemensamt format och betydelsen av de uppgifter som utbyts.
3. En positiv effekt på teknisk gränsöverskridande interoperabilitet eftersom meddelandets struktur kommer att göra det lämpligt att använda över gränserna. Detta förbättras ytterligare om medlemsstaterna beslutar att använda MOVE-HUB-lösningen, som redan tillhandahålls av kommissionen och används av medlemsstaterna för utbyte av meddelanden. Om medlemsstaterna beslutar att utveckla sina egna system måste de se till att de inte utgör hinder för interoperabiliteten.
4. En positiv inverkan på den organisatoriska interoperabiliteten eftersom den kräver att medlemsstaterna anpassar sina processer för att göra det möjligt att använda och få tillgång till nämnda intyg och handlingar över gränserna.

4.5. Åtgärder till stöd för digitalt genomförande

⁽¹⁶⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999 av den 11 december 2018 om styrningen av energunionen och av klimatåtgärder samt om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 663/2009 och (EG) nr 715/2009, Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU och 2013/30/EU samt rådets direktiv 2009/119/EG och (EU) 2015/652 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 525/2013 (EUT L 328, 21.12.2018, s. 1).

För att underlätta ett smidigt genomförande av de krav med digital relevans som anges i avsnitt 4.1 måste de genomförandeakter/delegerade akter som antas anpassas i följande syften:

- (a) Ange en minsta uppsättning tekniska uppgifter som krävs för att utföra regelbundna trafiksäkerhetsprovningar som måste göras tillgängliga kostnadsfritt och utan dröjsmål för de behöriga myndigheterna, som sedan måste se till att de provningscentrum som de har godkänt har nödvändig tillgång till dem. Ytterligare tekniska krav bör fastställas i en genomförandeakt om ändring av kommissionens genomförandeförordning 2019/621.
- (b) Säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av det digitala registreringsbeviset, och kommissionen bör tilldelas genomförandebefogenheter för att specificera interoperabilitetsegenskaper och säkerhetsåtgärder som är tillämpliga på de QR-koder som införs i registreringsbevis för fordon.
- (c) För att hantera gränsöverskridande frågor bör medlemsstaterna bistå varandra vid genomförandet av detta direktiv. För detta ändamål behövs regler om utbyte av information och fordonsuppgifter för att kontrollera fordonets rättsliga och tekniska status och vägmätarhistorik.
- (d) Funktionerna i MOVE-HUB bör utvidgas ytterligare för att möjliggöra nödvändigt utbyte av information och/eller fordonsuppgifter för de syften som avses i detta direktiv, särskilt för att specificera formatet och innehållet i den information/de uppgifter som ska utbytas. Medlemsstaterna bör ansluta sina fordonsregister och elektroniska system med information om trafiksäkerhetsintyg och vägmätarhistorik till MOVE-HUB-systemet.
- (e) Säkerställa enhetliga villkor för medlemsstaternas genomförande av rapporteringskraven, som vart tredje år bör rapportera om genomförandet av detta direktiv.