



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 24.4.2025
COM(2025) 180 final

2025/0097 (COD)

Paket om trafiksäkerhet

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

**om ändring av direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och
tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och direktiv 2014/47/EU om tekniska
vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen**

(Text av betydelse för EES)

{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 översyn av två direktiv:

- (1) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet¹.
- (2) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen².

Vägtransporter 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 vägtransporternas 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 körning när man är trött). Andra orsaker är infrastrukturens dåliga skick eller utformning (såsom hala ytor, otillräckliga markeringar och dåligt underhåll) samt fordonsdefekter. Tack vare EU:s regler för typgodkännande och ett välutvecklat system för tekniska inspektioner under fordonets livstid orsakar fordonsdefekter endast en liten andel trafikolyckor i EU. Detta innebär dock att undvikbara olyckor orsakade av fordonsdefekter fortfarande sker. Strategin för säkra system kräver åtgärder på alla dessa fronter och erkänner att de olika delarna av hela systemet – inbegripet användare, fordon, infrastruktur och nödåtgärder – fungerar tillsammans som helhet³.

Utsläpp av luftföroreningar från vägtransporter är den huvudsakliga källan till kväveoxider, och stod för 35,5 % av utsläppen 2021 samt en betydande andel av utsläppen av partiklar (PM) (8,1 % av PM_{2,5}- och 9,5 % av PM₁₀-utsläppen)⁴. I synnerhet i städerna förväntas procentandelarna vara ännu högre och innebära hög exponering för dessa föroreningar från vägtransporter. Under 2018 kunde uppskattningsvis upp till 70 000 dödsfall i förtid i EU härledas till utsläpp från vägtransporter⁵. För att minska dessa utsläpp fastställdes reviderade regler om luftkvalitet och renare luft i Europa i direktiv (EU) 2024/2881⁶. Direktivet syftar till att föra EU på vägen mot nollförorening av luft senast 2050 och samtidigt föra

¹ 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/2014/45/2023-05-20>).

² 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/2014/47/2022-09-27>).

³ 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>.

⁴ [National air pollutant emissions data viewer 2005–2022](#) (inte översatt till svenska), [Europeiska miljöbyråns hemsida](#), EEA (2024), *Air Pollution in Europe: 2024 reporting status* (inte översatt till svenska), <https://www.eea.europa.eu/publications/national-emission-reduction-commitments-directive-2024>.

⁵ SWD(2022) 359 Konsekvensbedömning som åtföljer Euro 7-förslaget: https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/euro-7-standard-proposal_sv

⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/2881 av den 23 oktober 2024 om luftkvalitet och renare luft i Europa (EUT L, 2024/2881, 20.11.2024, <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

luftkvalitetsnormerna närmare Världshälsoorganisationens riktlinjer, som kräver strängare åtgärder för att minska utsläppen vid källan.

Detta initiativ bygger på 2014 års trafiksäkerhetspaket, som består av följande tre direktiv:

- **Direktiv 2014/45/EU om periodiska trafiksäkerhetsprovningar** föreskriver att vägtransportfordon genomgår periodisk provning för att säkerställa överensstämmelse med en uppsättning minimikrav. Det gäller alla bilar, skåpbilar, lastbilar, bussar, tunga släpvagnar, snabbare traktorer och, sedan januari 2022, större två- och trehjuliga fordon samt fyrhjulingar.
- **Direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller** kompletterar direktiv 2014/45/EU genom att kräva att medlemsstaterna utför vägkontroller av tunga person- och godsfordon och släpvagnar till dessa fordon.
- **Direktiv 2014/46/EU⁷ om registreringsbevis för fordon** föreskriver elektronisk registrering av uppgifter om alla fordon som är registrerade i varje medlemsstat och harmoniserade förfaranden för att tillfälligt upphäva ett fordonets registrering.

Trafiksäkerhetspaketet från 2014 kompletterar de säkerhets- och miljökrav som fordon måste uppfylla för att kunna cirkulera på EU:s vägar, dvs. de respektive EU-förordningarna om typgodkännande av motorfordon⁸. 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 period⁹ därefter. De inriktas på tillverkarens ansvar, medan fokus för trafiksäkerhetspaketet är att säkerställa att ägarna upprätthåller minimistandarderna under fordonets hela livslängd. Medan marknadskontrollen kräver provning av ett begränsat antal fordon per modell, omfattas nästan alla registrerade fordon dessutom av periodiska tekniska inspektioner. Trafiksäkerhetspaketet kompletterar därför lagstiftningen om marknadskontroll för att säkerställa trafiksäkerheten och fordonens miljöprestanda under deras livstid.

Tillsammans med 2014 års trafiksäkerhetspaket och antagandet av annan relaterad EU-lagstiftning sedan dess har fordonstekniken förbättrats, med bland annat avancerade och intelligenta förarstödsystem i nya fordon. Trots dessa framsteg cirkulerar osäkra fordon fortfarande på EU:s vägar, vilket bidrar till olyckor – antingen som huvudorsak eller som en bidragande faktor. Vissa osäkra fordon identifieras vid periodiska tekniska inspektioner eller vägkontroller, dvs. fordon med större eller farliga brister. Andra kanske inte upptäcks för att de inte kan upptäckas vid dessa inspektioner eller kontroller, eller på grund av att de inte är föremål för provning. Dessa situationer omfattar fordon med manipulerade säkerhetsfunktioner och fordon med last som har säkrats felaktigt.

Ett annat problem är otillräckliga kontroller av fordonens utsläpp av luftföroreningar och buller. Vissa av de provningar som används i dagens periodiska tekniska inspektioner är inte längre tillräckligt känsliga för att upptäcka utsläppsfel i moderna fordon, och de nuvarande provningsförfarandena är inte lämpliga för att uppfylla EU:s politiska mål för luftföroreningar och buller. Mätningen av värden för kväveoxidutsläpp eller partikelantal för nya bilar

⁷ 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>).

⁸ 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>.

⁹ För närvarande fem år och 100 000 km, vilket ska förlängas enligt förordning (EU) 2024/1257 (Euro 7).

omfattas fortfarande inte av det nuvarande trafiksäkerhetspaketet, och det finns i dag inga EU-regler om provning av huruvida fordon har manipulerade eller defekta system för efterbehandling av kväveoxid eller partikelfilter. Med tanke på dessa brister har trafiksäkerhetspaketets bidrag till att minska antalet fordon med höga utsläpp blivit mindre effektivt.

Dessutom är direktiven 2014/45/EU och 2014/47/EU inte ändamålsenliga när det gäller att bidra till att upprätthålla reglerna om gränsöverskridande EU-trafik och handel med fordon.

Även om dessa direktiv ändrades något genom delegerade akter, för¹⁰ att anpassa dem till uppdaterade fordonskategorier i typgodkännandelagstiftningen¹¹ och införa provning av eCall¹² i periodiska tekniska inspektioner, så har huvudreglerna varit desamma sedan 2014. I strategin för hållbar och smart mobilitet¹³ 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 trafiksäkerhetspolitik 2021–2030¹⁴ 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. Målen för att frigöra trafiksäkerhetspaketets fulla potential, och i synnerhet direktiven 2014/45/EU och 2014/47/EU, beskrivs nedan.

- (1) **Säkerställa konsekvens, objektivitet och kvalitet i trafiksäkerhetsprovningen av dagens och morgondagens fordon.** I synnerhet måste provning av elfordon och elektronisk säkerhet, inklusive avancerade förarstödsystem, säkerställas innan de flesta nya fordon med sådana system ska genomgå sin första periodiska tekniska inspektioner. För att hantera de befintliga utsläppsprovningarnas oförmåga att identifiera fordon med höga utsläpp måste nyutvecklade provningsmetoder införlivas i periodiska tekniska inspektioner och vägkontroller.
- (2) **Betydligt minska manipuleringen och förbättra upptäckten av defekta fordon** med bristfälliga eller manipulerade säkerhetssystem och utsläppsbegränsande system samt manipulerade vägmätare. Detta kan uppnås genom i) förbättrade utsläppsprovningar (luftföroreningar och buller), ii) tillhandahållande av bättre verktyg för att upptäcka ändringar av säkerhetsfunktioner, särskilt fordonsprogramvara, och iii) tätare och mer målinriktade inspektioner. I dag provas

¹⁰ Kommissionens delegerade direktiv (EU) 2021/1717 av den 9 juli 2021 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU vad gäller uppdatering av vissa bestämmelser av fordonskategorier och tillägg av eCall till förteckningen över komponenter som ska provas, provningsmetoder, orsaker till underkännande och bedömning av brister i bilagorna I och III till det direktivet (EUT L 342, 27.9.2021, s. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir_del/2021/1717/oj) och kommissionens delegerade direktiv (EU) 2021/1716 av den 29 juni 2021 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU vad gäller ändringar av bestämmelser av fordonskategorier till följd av ändringar av lagstiftningen för typgodkännande (EUT L 342, 27.9.2021, s. 45, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir_del/2021/1716/oj).

¹¹ Europaparlamentets och rådets förordningar (EU) nr 168/2013, (EU) nr 167/2013 och (EU) 2018/858.

¹² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/758 av den 29 april 2015 om typgodkännandekrav för montering av eCall-system som bygger på 112-tjänsten i fordon och om ändring av direktiv 2007/46/EG (EUT L 123, 19.5.2015, s. 77, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj>).

¹³ COM(2020) 789 final, [EUR-Lex - 52020DC0789 - SV - EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/lex-52020DC0789-SV-EUR-Lex).

¹⁴ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0018.02/DOC_2&format=PDF.

vissa defekta fordon inte tillräckligt ofta eller inte alls, vilket gör att sådana brister inte upptäcks.

- (3) **Förbättra den elektroniska lagringen och utbytet av relevanta uppgifter om fordonsidentifiering och fordonsstatus** för att ta itu med problemet med otillräcklig tillgång till uppgifter och underlätta ömsesidiga erkännande från de verkställande myndigheternas sida. Mer exakta statusdata (om t.ex. körsträcka) och ett effektivt informationsutbyte mellan medlemsstaterna kommer också att bidra till att identifiera fordon med manipulerade vägmätare.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Den föreslagna översynen av trafiksäkerhetspaketet, särskilt direktiven 2014/45/EU och 2014/47/EU, är förenlig med målen i **EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik**¹⁵ och kommer 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 trafiksäkerhetspaketet 2023, dvs. förslagen om ändring av **direktivet om körkort** och **direktivet om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott**¹⁶. I detta förslag fastställs reglerna för registreringsbevis för fordon, eventuell framtida digitalisering av handlingar och utbyte av fordonsrelaterad information mellan medlemsstaterna för verkställighet.

Översynen är också förenlig med EU:s politiska mål för ren luft, inbegripet målen i **luftkvalitetsdirektiven**¹⁷ och **direktivet om nationella åtaganden om utsläppsminskning**¹⁸, där medlemsstaterna åläggs att vidta åtgärder för att minska luftföroreningarna i atmosfären i enlighet med målen i handlingsplanen för nollförorening¹⁹.

I stor utsträckning bygger trafiksäkerhetsprovningen på **typgodkännandeföreskrifterna**²⁰. Förslaget är anpassat till de säkerhets- och miljökrav som fastställs i dessa regler och innehåller åtgärder som syftar till att säkerställa att ägarna upprätthåller minimistandarderna under fordonets hela livslängd. Det är förenligt med den **förordningen om allmän säkerhet**²¹ och dess föregångare, liksom med Euro-utsläppskraven, och kommer att säkerställa att all ny utrustning som införs och som uppfyller dessa bestämmelser kommer att fungera som

¹⁵ SWD(2023) 283 final, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

¹⁶ COM(2023) 127 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.

¹⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/2881 av den 23 oktober 2024 om luftkvalitet och renare luft i Europa (EUT L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

¹⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2284 av den 14 december 2016 om minskning av nationella utsläpp av vissa luftföroreningar, om ändring av direktiv 2003/35/EG och om upphävande av direktiv 2001/81/EG (EUT L 344, 17.12.2016, s. 1. ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2284/oj>).

¹⁹ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_sv

²⁰ Till exempel förordning (EU) 2018/858 för de flesta passagerar- och godsfordon och släpvagnar till dessa fordon, förordning (EU) 167/2013 för traktorer och förordning (EU) 168/2013 för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar.

²¹ 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>.

förväntat och därmed ge de förväntade fördelarna. Förslaget säkerställer anpassning mellan provningar vid periodiska tekniska inspektioner och vägkontroller och typgodkännandeförfarandet, inklusive användning av elektroniska tekniska inspektioner. Användningen av fjärranalys i vägkontroller av alla fordon är särskilt relevant för marknadskontroll, eftersom den gör det möjligt att kontrollera en stor del av fordonsparken. Det ger värdefull insikt i återkommande problem med specifik teknik/specifika lösningar som används som en del av utsläppsbegränsande system, fordonsmodeller, modellår osv. Det finns också förväntade synergieffekter med den nya **Euro 7-förordningen**²², inklusive användningen av övervakningsfunktioner ombord för att hjälpa till att bedöma kväveoxidutsläpp vid periodiska tekniska inspektioner och vägkontroller.

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

Översynen av trafiksäkerhetspaketet, särskilt direktiven 2014/45/EU och 2014/47/EU, är förenlig med **förordningen om en gemensam digital ingång**²³ genom att den underlättar tillgången online till fordonsrelaterad information, relevanta administrativa förfaranden samt hjälp- och problemlösningstjänster. Den bidrar också till målen i **EU:s datastrategi**²⁴ för utveckling av europeiska dataområden för offentliga förvaltningar som kan stödja efterlevnaden av lagstiftningen, inklusive trafiksäkerhets- och miljölagstiftningen. Reglerna om skydd av personuppgifter gäller även för utbyte av information om registreringsbevis för fordon och trafiksäkerhetsintyg, samt relaterade uppgifter ur fordonsregister, särskilt förordning (EU) 2016/679 (allmänna dataskyddsförordningen)²⁵.

Kommissionen arbetar också för närvarande med ett initiativ för rättvis och icke-diskriminerande **tillgång till fordonsdata**, vilket är avgörande för att tekniska inspektionscentrum ska kunna utföra sina dagliga uppgifter. Detta initiativ kommer att komplettera **dataförordningen**²⁶ med vägledning, och eventuellt åtföljas av ett lagstiftningsförslag om tillgång till fordonsdata, fordonsfunktioner och fordonsresurser²⁷, som är avgörande för att tillhandahålla databeroende tjänster inom fordonssektorn. Det kommer att standardisera de relevanta dataseten och säkerställa effektiv, icke-diskriminerande och säker tillgång för eftermarknads- och mobilitetstjänster. En rad leverantörer av fordonstjänster, däribland reparations- och inspektionsföretag och myndigheter, har efterlyst ett ambitiöst förslag från kommissionen för att säkerställa lika villkor och obehindrad tillgång till relevanta

²² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1257 av den 24 april 2024 om typgodkännande av motorfordon och motorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon med avseende på utsläpp och batteriers hållbarhet (Euro 7), (EUT L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

²³ 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>).

²⁴ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *En EU-strategi för data*, COM(2020) 66 final.

²⁵ 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 (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

²⁶ 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>).

²⁷ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52025DC0095&qid=1744815646427>.

fordonsdata²⁸. Översynen av direktiv 2014/45/EU (och dess genomförandeakt om den tekniska information som krävs för trafiksäkerhetsprovning²⁹) kommer att innehålla särskilda bestämmelser som underlättar tillgången till de uppgifter som krävs för tekniska inspektioner.

Slutligen fastställs i EU:s beslut om policyprogrammet för det digitala decenniet 2030³⁰ att Europaparlamentet, rådet, kommissionen och medlemsstaterna bör samarbeta för att uppnå digitala mål i EU senast 2030. Detta innebär ett mål för digitaliseringen av offentliga tjänster: 100 % av de viktiga offentliga tjänsterna bör finnas tillgängliga online och i förekommande fall bör människor 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)³¹. I artikel 91.1 c i EUF-fördraget föreskrivs att unionen har befogenhet på transportområdet att besluta om åtgärder för att förbättra transportsäkerheten, inbegripet trafiksäkerheten.

• Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)

EU har redan behörighet på trafiksäkerhetsområdet genom de nuvarande direktiven 2014/45/EU och 2014/47/EU. Flera åtgärder har införts på EU-nivå sedan 1977, då direktiv 77/143/EEG³² introducerade krav på att motorfordon ska genomgå periodiska trafiksäkerhetsprovningar. Den senaste förändringen på detta område skedde genom antagandet av trafiksäkerhetspaketet 2014. 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 trafiksäkerhet kan reglerna 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. Även om nationell praxis historiskt sett skiljer sig åt är en miniminivå av harmonisering vid fordonsprovning och gemensamt överenskomna lösningar för utbyte av fordonsdata 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 kommer att kunna fungera på en mer enhetlig marknad. Den inre marknadens funktion kommer också att förbättras eftersom fordonen kommer att genomgå liknande provningar under liknande förhållanden,

²⁸ Se t.ex. öppet brev från CITA: <https://citainsp.org/wp-content/uploads/2023/03/L.2023-006-Data-Act.pdf>.

²⁹ https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2019/621/oj.

³⁰ Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2022/2481 om inrättande av policyprogrammet för det digitala decenniet 2030 av den 14 december 2022 (EUT L 323, 19.12.2022, s. 4, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2481/oj>).

³¹ EUT C 115, 9.5.2008, s. 85, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/tfeu_2008/art_91/oj.

³² Rådets direktiv 77/143/EEG av den 29 december 1976 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet, (EGT L 47, 18.2.1977, s. 47, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1977/143/oj>).

och transportföretagen kommer att få liknande kostnader och måste uppfylla liknande minimikrav.

Det råder en bred enighet bland nationella myndigheter och branschexperter om att de nuvarande direktiven inte längre är anpassade till den senaste lagstiftningsmässiga och tekniska utvecklingen inom fordonssäkerhet och utsläppskontroll. I avsaknad av åtgärder på EU-nivå skulle medlemsstaterna fortsätta att utföra periodiska inspektioner och vägkontroller. Det är dock mycket osannolikt att provningsmetoder och omfattningen av de inspektioner som krävs enligt EU-lagstiftningen (t.ex. provning av bromsar, fjädring, elektroniska säkerhetssystem och utrustning för utsläppsminskning) skulle tillämpas på ett harmoniserat eller samordnat sätt. Medlemsstaterna skulle tillämpa fragmenterade lösningar, 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 nå målen i fördragen – 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 åstadkommas på EU-nivå för att harmonisera provningsmetoder och tillämpningsområde. Exempelvis omfattas inte fordon som oftast används lokalt, såsom mopeder och traktorer, av förslaget.

När det gäller valet av instrument för EU-åtgärder anses en översyn av de befintliga direktiven 2014/45/EU och 2014/47/EU vara den lämpligaste lösningen. Därigenom kan målen om gradvis harmonisering på detta område uppnås, samtidigt som medlemsstaterna ges tillräckligt manöverutrymme för att genomföra förändringarna på ett sätt som passar deras specifika nationella sammanhang och fortsätta att tillämpa väletablerade nationella arrangemang för trafiksäkerhetsprovning. Detta val, som innebär minimikrav i stället för en universallösning, kommer också att göra det möjligt för branschen 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 översyn av direktiv 2014/45/EU och direktiv 2014/47/EU, som ändrar båda i ett förslag till direktiv.

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

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

Under 2023 genomförde kommissionen en utvärdering av trafiksäkerhetspaketet från 2014 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 upptäckts dock fortfarande inte alltid, eftersom vissa kategorier av fordon inte omfattas av periodiska tekniska inspektioner eller vägkontroller i vissa medlemsstater, eller för att frekvensen eller omfattningen av provningen inte är anpassad till

dessas kategoriers högre säkerhets- och miljörisker. De konstaterade bristerna i det nuvarande trafiksäkerhetspaketet, särskilt direktiven 2014/45/EU och 2014/47/EU, kräver att direktiven anpassas för att inte bara tillgodose nuvarande behov utan 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 överensstämmelse och underhåll av el- och hybridfordon, inklusive programvaruuppdateringar. De tekniska inspektionerna 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 provningar vid periodiska tekniska inspektioner och viss utrustning anpassas eftersom de inte längre kan upptäcka utsläppsfel i de senaste fordonen med förbränningsmotor. Rökthetmätningen är inaktuell eftersom den inte kan detektera dieselfordon med defekta partikelfilter eller manipulerad katalysator, som leder till höga partikel- och kväveoxidutsläpp. I stället bör mätningar av partikelantal och kväveoxidutsläpp användas för att kontrollera nyare diesel- och bensinfordon beträffande defekter och manipulering av utsläppsbegränsande system.
- (3) Den nuvarande ramen för utbyte av information om provresultat mellan medlemsstaterna har inte varit ändamålsenlig. Även om lagstiftningen anger att elektroniskt datautbyte mellan medlemsstaternas myndigheter är en möjlighet, är det inte något som genomförs av alla. Även om harmoniseringen av registreringsbevis för fordon har gjort det lättare för människor att registrera fordon från andra medlemsstater och EES, så kan processen för datautbyte och digitalisering förbättras. Omregistrering kan fortfarande vara besvärligt, och det finns utrymme för att förbättra det ömsesidiga erkännandet av periodiska tekniska inspektioner mellan medlemsstaterna.
- (4) Trafiksäkerhetspaketet bör bättre utnyttja fördelarna med digitalt datautbyte och harmonisera fordonsdokument mer för att minska den administrativa bördan och kostnaderna. Dessutom skulle digitala registreringsbevis för fordon ytterligare kunna underlätta digitaliseringen av fordonsregistrering och datalagringsprocesser och bidra till att minska kostnaderna.

Överensstämmelsen mellan trafiksäkerhetspaketet, särskilt direktiven 2014/45/EU och 2014/47/EU, och relevanta EU-instrument skulle kunna förbättras genom att fordonsdata 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 tekniska inspektioner i medlemsstaterna skulle kunna minska osäkerheten och den tid som ägnas åt att söka efter information, vilket skulle kunna förbättra inspektionernas noggrannhet och effektivitet på ett övergripande plan. Trafiksäkerhetspaketet, särskilt direktiven 2014/45/EU och 2014/47/EU, bör också anpassas bättre till förordningarna om allmän säkerhet och Euro 7.

• **Samråd med berörda parter**

Samråden hade två mål. Det första var att bedöma trafiksäkerhetspaketets resultat utifrån de fem utvärderingskriterierna, identifiera eventuella problem med den befintliga rättsliga ramen och på grundval av detta dra slutsatser för framtida åtgärder. Det andra målet 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 även ett tillfälle att samla bevis för de förväntade kostnaderna och fördelarna med de politiska åtgärder som övervägdes, och bidrog till att identifiera 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 också ingående med berörda parter, t.ex. i expertgruppen för trafiksäkerhet, och är också ett resultat av utvärderingens samråd med berörda parter.

Berörda parter inom många olika områden rådfrågades, däribland i) offentliga myndigheter med ansvar för trafiksäkerhet (inklusive deras intresseorganisationer, såsom EReg³³ och Corte³⁴), ii) branschorganisationer och företag (inklusive deras intresseorganisationer, såsom CITA³⁵ och EGEA³⁶, 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, vägkontroller och fordonsregister. Tre särskilda workshoppar hölls där medlemmarna i expertgruppen för trafiksäkerhetsdokument och registreringsbevis för fordon (RWE)G) diskuterade förslagets tekniska delar. Kommissionen anlätade 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 direktiven.

- **Konsekvensbedömning**

Detta förslag åtföljs av en konsekvensbedömningsrapport, av vilken ett utkast överlämnades till nämnden för lagstiftningskontroll den 20 november 2023. Den 15 december 2023 avgav nämnden ett positivt yttrande med reservationer³⁷. 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. Alla politiska alternativ omfattar följande åtgärder:

³³ Association of European Vehicle and Driver Registration Authorities, <https://www.ereg-association.eu/>.

³⁴ Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement, <https://www.corte.be/>.

³⁵ Worldwide association of authorities and authorised companies active in the field of vehicle compliance, <https://citainsp.org/>.

³⁶ European Garage Equipment Association, <https://www.egea-association.eu/>.

³⁷ Ares(2023)8616336.

- Anpassning av periodiska tekniska inspektioner till elfordon och inkludering av nya provningsobjekt genom elektroniska periodiska tekniska inspektioner (inklusive provning av programvarans integritet i system av betydelse för säkerhet och utsläpp).
- 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.
- 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 fordonsdata i dessa register.
- Krav på medlemsstaterna att registrera vägmätarställningar i nationella databaser och göra dessa uppgifter tillgängliga för andra medlemsstater när ett fordon omregistreras.

Utöver de gemensamma åtgärderna fokuserar det politiska alternativet 1a på en effektivare användning av fordonsdata (registrering och status), inklusive utfärdande av registreringsbevis i digitalt format. Alternativet 1b fokuserar på effektivare tekniska inspektioner 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 tekniska inspektioner, ii) kräva årlig utsläppsprovning av lätta nyttofordon, iii) göra inspektion av lastsäkring obligatorisk och iv) införa obligatoriska årliga periodiska tekniska inspektioner för fordon äldre än tio år. Alternativet 1b skulle underlätta den fria rörligheten för personer genom att kräva att den medlemsstat som registrerar ett fordon erkänner det inspektionsintyg som utfärdats av en annan medlemsstat under en period på upp till sex månader, förutsatt att nästa periodiska tekniska inspektioner utförs i registreringsmedlemsstaten.

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 fordonsdata). Genom alternativ 2 införs även vägkontroller av lätta nyttofordon.

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 de periodiska tekniska inspektionerna. Utöver åtgärderna i alternativ 2 föreskriver alternativ 3 i) ett utvidgat tillämpningsområde för periodiska tekniska inspektioner som omfattar alla motorcyklar, utan undantag, och lätta släpvagnar, ii) utvidgade vägkontroller som omfattar alla motorcyklar, och iii) krav på erkännande av intyg från periodiska tekniska inspektioner utfärdade i en annan medlemsstat, utan begränsningar av registreringsmedlemsstaten.

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 och stora nettovinster, 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 förväntas 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 alternativet 2 förväntas leda till att omkring 7 000 dödsfall och omkring 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 på grund av avsaknaden av åtgärder för digitala registreringsbevis för fordon och ytterligare data som ingår i fordonsregistret.

När det gäller att undanröja hinder i samband med trafiksäkerhetsprovning förväntas alternativ 3 vara mest ändamålsenligt, eftersom det utvidgar registreringsmedlemsstatens erkännande av intyg från periodiska tekniska inspektioner som utfärdats i en annan medlemsstat till att omfatta hela EU avseende alla fordon. Därefter följer alternativ 2 och alternativ 1b (där det EU-omfattande erkännandet av intyg från periodiska tekniska inspektioner är begränsat). Alternativ 1a förväntas vara minst ändamålsenligt, eftersom det förlitar sig på bilaterala avtal för erkännandet av intyg från periodiska tekniska inspektioner.

Fordonssäkerheten är en central del av strategin för säkra system och en central princip i FN:s Stockholmsdeklaration från 2020 om trafiksäkerhet³⁸. 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 klimatlagen³⁹.

• **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Som en del av programmet om lagstiftningens ändamålsenlighet (Refit-programmet)⁴⁰ bidrar detta förslag till att öka den befintliga lagstiftningens effektivitet på olika sätt genom att i) ersätta föråldrade provningsmetoder med de mest moderna lösningarna både vid periodiska kontroller och vid vägkontroller genom att kräva att den senaste mättekniken och mätteknologin används för att mer effektivt upptäcka ett stort antal fordon med höga utsläpp,

³⁸ <https://bransch.trafikverket.se/contentassets/383bb70f8ca342da96f251270ebd3a0b/stockholm-declaration-swedish.pdf>.

³⁹ 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>).

⁴⁰ [Kommissionens arbetsprogram för 2023 – viktiga dokument \(europa.eu\)](#), Bilaga II: Refit-initiativ, rubrik A – Den europeiska gröna given.

ii) införa enkla men meningsfulla provningar för att bedöma säkerheten och miljöprestandan hos moderna fordon på ett harmoniserat sätt, och iii) sammankoppla nationella databaser för att underlätta delning av och tillgång till fordonsdata, i stället för att förlita sig på mer besvärliga förfaranden. Initiativet förväntas avsevärt minska antalet bedrägerier relaterade till utsläpps- och säkerhetssystem såväl som avseende körsträckor i begagnade fordon, 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”⁴¹, och främjar digital omställning där så är möjligt. Det obligatoriska elektroniska formatet för trafiksäkerhetsintyg bör till exempel ha en positiv inverkan på den digitala omställningen i EU. För omregistreringsprocessen kommer myndigheter och allmänhet att spara tid och pengar genom att inte längre utbyta information och data via e-post. De kommer också att spara tid och pengar tack vare det digitala registreringsbeviset, som kommer att göra det enklare och snabbare att få tillgång till och utbyta relevant information.

Tillämpning av principen ”en in och en ut”

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*. Detta förslag är en del av trafiksäkerhetspaketet, som förväntas leda till administrativa kostnader för centrum för periodiska tekniska inspektioner och fordonstillverkare på grund av dataförvaltningsåtgärder, medan verkstäder, bilhandlare, däckserviceföretag och reparationsinrättningar kommer att få stå för kostnaderna i samband med vägmätarställningar. Sammantaget uppskattas de extra administrativa engångskostnaderna i förhållande till det referensscenario som är relevant för principen ”en in och en ut” i det rekommenderade alternativet till 218 miljoner euro 2026. Uttryckt som ett årligt nettonuvärde under den berörda perioden uppgår de till 25,5 miljoner euro. Dessutom uppgår de återkommande administrativa kostnaderna i förhållande till referensscenariot till 26,4 miljoner euro per år. De totala ytterligare administrativa kostnader (engångskostnader och återkommande kostnader) som är relevanta för principen ”en in och en ut” uppskattas därför till 51,9 miljoner euro per år i förhållande till referensscenariot.

• 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 rättigheterna⁴² (*stadgan*).

Förslaget innehåller åtgärder för att bidra till att minska nivån av luftförorenande utsläpp från fordon (årlig utsläppsprovning för lätta nyttofordon, årlig provning för fordon som är tio år eller äldre och mätning av kväveoxider vid vägkontroller med fjärranalys och avgasspårning). Dessa åtgärder kommer att bidra till att förbättra miljöns kvalitet i enlighet med artikel 37 i stadgan. Anpassning av inspektionsmetoder för periodiska tekniska inspektioner för att prova elfordon, inklusive utbildning av inspektörer, och obligatorisk kontroll av lastsäkring vid vägkontroller kommer att ge fordonsinspektörer och yrkesförare en säkrare arbetsmiljö

⁴¹ 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.

⁴² https://commission.europa.eu/aid-development-cooperation-fundamental-rights/your-rights-eu/eu-charter-fundamental-rights_sv

(artikel 31). Åtgärder för att bekämpa bedrägerier med vägmätare kommer att bidra till att öka konsumentskyddet i enlighet med artikel 38 i stadgan. Förutsättningar för ömsesidigt erkännande av trafiksäkerhetsintyg och digitalisering av registreringsprocessen kommer att bidra till rörelse- och uppehållsfrihet, i enlighet med artikel 45 i stadgan. 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 i enlighet med artikel 3 i stadgan.

Förslaget innehåller en åtgärd för vägmätarställningar som påverkar rätten till skydd av personuppgifter när uppgifter lagras och utbyts. Det föreskriver att medlemsstaterna ska registrera vägmätarställningar i en nationell databas och göra uppgifterna tillgängliga för andra medlemsstater vid omregistrering. Dessutom fastställs ett krav på att trafiksäkerhetsintyg ska utfärdas i elektroniskt format, med pappersutskrift som alternativ. Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv har den automatiska tillgången till intyg genom ett gemensamt system betydande fördelar, särskilt när det gäller att underlätta gränsöverskridande inspektioner och öka bekvämligheten för konsumenter. Databehandlingen i samband med dessa åtgärder bedömdes som nödvändig och proportionerlig, och den kan endast användas för särskilda ändamål som anges i förslaget.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Konsekvenserna för EU:s budget hänger främst samman med utvidgningen av it-systemet för datautbyte (MOVE-HUB). Detta innebär engångskostnader för anpassning samt återkommande uppdaterings- och underhållskostnader. Dessa krävs för att lägga till nya dataelement i fordonsregistren, ge elektronisk tillgång till relevanta data (inklusive rapporter från periodiska tekniska inspektioner som lagras i nationella databaser) och möjliggöra utbyte av vägmätarställningar från medlemsstaternas databaser. De förknippade kostnaderna uppskattas till 0,2 miljoner euro i engångskostnader och 0,05 miljoner euro per år i löpande kostnader, vilket täcker det övergripande genomförandet av trafiksäkerhetspaketet.

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) tillämpa nyligen tillgängliga metoder för säkerhets- och utsläppsprovning, ii) sammankoppla medlemsstaternas fordonsregister och vägmätardatabaser i ett gemensamt nav, iii) digitalisera fordonshandlingar och iv) 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 särskilda uppgiftsinsamlingsinsatser, 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.

- **Förklarande dokument (för direktiv)**

Medlemsstaterna har genomfört direktiven 2014/45/EU och 2014/47/EU på olika sätt, och ett betydande antal ändringar föreslås. Till följd av detta måste medlemsstaternas anmälningar av införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan delarna i båda direktiven och motsvarande delar i den nationella lagstiftningen.

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

Förslaget till översyn av direktiven 2014/45/EU och 2014/47/EU är uppbyggt kring de tre huvudsakliga politiska mål som anges i kapitel 1. Dessa mål är sammankopplade och syftar till att förbättra trafiksäkerheten i EU, bidra till hållbar mobilitet och underlätta den fria rörligheten för personer och varor i EU. De centrala bestämmelser som i väsentlig grad ändrar direktiven eller tillför nya element beskrivs nedan.

Genom artikel 1.1 ändras artikel 2 om tillämpningsområdet i direktiv 2014/45/EU

För förbättrad enhetlighet ändras artikeln till att omfatta eldrivna motorcyklar utöver motorcyklar som är utrustade med förbränningsmotorer, som redan ingår i tillämpningsområdet. Av samma skäl tas alternativet att undanta motorcyklar från trafiksäkerhetsprovningen bort.

Genom artikel 1.2 ändras artikel 3 om definitioner i direktiv 2014/45/EU

Definitionerna av *uppkopplat fordon* och *tillfälligt trafiksäkerhetsintyg* läggs till för att specificera de termer som används i samband med bestämmelserna om registrering av vägmätarställningar (ny artikel 4a i direktiv 2014/45) respektive om erkännande av trafiksäkerhetsintyg (ändrad artikel 4).

Artikel 1.3 ersätter artikel 4 om ansvarsområden i direktiv 2014/45/EU

För att underlätta den fria rörligheten för personer och varor kompletteras det befintliga kravet på att trafiksäkerhetsprovningar ska utföras av den medlemsstat som registrerar fordonet med följande bestämmelser.

Artikeln ändras för att införa möjligheten för ägare eller innehavare av personbilar att utföra periodiska trafiksäkerhetsprovningar i en annan medlemsstat än registreringsmedlemsstaten. Det tillfälliga trafiksäkerhetsintyg som utfärdas i detta fall är giltigt i sex månader. Följande periodiska tekniska inspektioner måste göras i registreringsmedlemsstaten, såvida inte den medlemsstaten ensidigt erkänner trafiksäkerhetsintyg som utfärdats av andra medlemsstater. Detta alternativ är tillgängligt för medlemsstaterna för alla fordonskategorier.

I artikeln anges också att fordonstillverkare måste göra den tekniska information som krävs för trafiksäkerhetsprovning tillgänglig för medlemsstaternas behöriga myndigheter utan kostnad. Dessa myndigheter måste sedan göra uppgifterna tillgängliga för sina provningscentrum. Dessutom har kommissionen befogenhet att specificera teknisk information, dataformat och förfaranden för tillgång genom genomförandeakter.

Genom artikel 1.4 införs en ny artikel 4a om registrering av vägmätarställningar i direktiv 2014/45/EU

Artikeln utvidgar skyldigheten att registrera vägmätarställningar från centrum för periodiska tekniska inspektioner till att omfatta alla tjänsteleverantörer som utför reparationer eller underhållsarbeten på fordon mot betalning. De registrerade mätarställningarna får lagras i en särskild nationell databas eller i det nationella fordonsregistret.

Fordonstillverkarna måste också skicka regelbundna vägmätarställningar från uppkopplade fordon. Enligt artikeln ska medlemsstaterna också dela vägmätarhistorik med inspektörer, innehavaren av registreringsbeviset och behöriga myndigheter i medlemsstaterna.

Genom artikel 1.5 ändras artikel 5 om datum och frekvens för provning i direktiv 2014/45/EU

Artikel 5.1 a ändras för att kräva årlig provning av bilar och skåpbilar som är äldre än tio år. I ändringen föreskrivs också att skåpbilar ska genomgå avgasutsläppsprovning varje år efter den första registreringsdagen. I denna punkt anges också hur datumet för den efterföljande periodiska tekniska inspektionen ska beräknas efter utgången av ett tillfälligt trafiksäkerhetsintyg som avses i artikel 4 i direktiv 2014/45/EU.

Artikel 5.2 i direktiv 2014/45/EU ändras för att anpassas till den ändring som görs i artikel 2 om att inkludera eldrivna motorcyklar i tillämpningsområdet för periodiska tekniska inspektioner.

Slutligen förenklas de villkor enligt vilka medlemsstaterna eller de behöriga myndigheterna får kräva att ett fordon ska genomgå en trafiksäkerhetsprovning innan dess trafiksäkerhetsintyg löper ut. Fyra av de befintliga fem möjligheter som förtecknas i artikel 5.4 i direktiv 2014/45/EU tas bort, men den om väsentliga ändringar av fordonets säkerhets- och miljösystem, som kräver en provning, blir en del av en ny punkt 2a.

Genom artikel 1.6 ändras artikel 6 om provningsmetod och innehåll i direktiv 2014/45/EU

Artikeln ändras för att ta hänsyn till utvidgningen av tillämpningsområdet till eldrivna motorcyklar och för att göra det möjligt för medlemsstaterna att endast undanta fordon från avgasutsläpps- eller bullerprovningar om de framgångsrikt klarat en motsvarande teknisk vägkontroll under sex månader före den periodiska tekniska inspektionen.

Artikel 1.7 ersätter artikel 8 om trafiksäkerhetsintyg i direktiv 2014/45/EU

De befintliga reglerna (artikel 8.2) tillåter redan användning av ”elektroniska” trafiksäkerhetsintyg, men artikeln ändras så att den digitala versionen blir standardlösningen. Den person som uppvisar fordonet kan begära en bestyrkt utskrift. Dessa intyg, inklusive tillfälliga sådana, måste erkännas av alla medlemsstater.

Genom artikel 1.8 ändras artikel 9 om uppföljning av brister i direktiv 2014/45/EU

Artikel 9.2 och 9.3 ändras för att möjliggöra nödvändigt informationsutbyte, även när en registrering tillfälligt upphävs, mellan registreringsmedlemsstaten och de medlemsstater där fordonet har genomgått en trafiksäkerhetsprovning.

En punkt 4 läggs till för att fastställa effektiva sanktioner för uppenbar manipulering av ett fordons komponenter, inklusive utsläppsbegränsande system och säkerhetssystem.

Artikel 1.9 ersätter artikel 16 i direktiv 2014/45/EU med en ny artikel 16 om utbyte av uppgifter mellan medlemsstaternas myndigheter

Genom den nya artikel 16 införs en skyldighet för medlemsstaterna att ansluta sina nationella fordonsregister och trafiksäkerhetsdatabaser till den MOVE-HUB-plattform som utvecklats av kommissionen för utbyte av relevanta uppgifter under periodisk trafiksäkerhetsprovning. Informationsutbytet omfattar uppgifter ur fordonsregister, uppgifter om innehållet i intyget om överensstämmelse, det senaste trafiksäkerhetsintyget och eventuella vägkontrollrapporter.

Enligt punkt 2 i den nya artikel 16 måste kommissionen fastställa närmare bestämmelser om arrangemang, dataformat och meddelandeinnehåll för att genomföra datautbytet inom två år efter ikraftträdandet av detta ändringsdirektiv. Utbytet av uppgifter måste vara operativt inom ett år efter detta.

Genom artikel 1.10 ändras artikel 17 om delegerade akter i direktiv 2014/45/EU

Artikel 17 ändras till att inbegripa delegeringen av befogenheter till kommissionen för att precisera metoderna för nya utsläppsprovningar (införda för fordonskategorierna M och N som är utrustade med förbränningsmotorer) i avsnitt 8.2 i bilaga I.

Artikel 1.11 ersätter artikel 20 om rapportering i direktiv 2014/45/EU

Artikel 20 ändras för att återspegla de viktigaste ändringarna av de regler som kommissionen måste rapportera om.

Genom artikel 1.12 införs en ny artikel 20a om rapportering av uppgifter till kommissionen i direktiv 2014/45/EU

Artikel 20a införs för att bidra till kommissionens rapport om genomförandet av direktiv 2014/45/EU. Medlemsstaterna rapporterar redan om tekniska vägkontroller som utförs på deras territorium vartannat år, men liknande information har inte systematiskt varit tillgänglig för kommissionen när det gäller periodiska tekniska inspektioner. Syftet med denna artikel är att fylla denna lucka genom att kräva att medlemsstaterna lämnar en minimiuppsättning information om periodiska tekniska inspektioner vart tredje år. Rapporteringsformatet kommer att fastställas i en genomförandeakt som ska antas av kommissionen.

Artikel 1.13 ersätter artikel 22 om förlängning av giltigheten för trafiksäkerhetsintyg i krissituationer i direktiv 2014/45/EU

Denna nya artikel 22 införs för att ge möjlighet att förlänga giltigheten för trafiksäkerhetsintyg om en kris, såsom en pandemi, skulle förhindra att periodiska tekniska inspektioner genomförs i tid.

Artikel 2.1 ersätter artikel 1 om syfte i direktiv 2014/47/EU

Artikeln uppdateras till att omfatta fjärranalys av fordonsutsläpp.

Genom artikel 2.2 ändras artikel 2 om tillämpningsområde i direktiv 2014/47/EU

I artikel 2.1 i direktiv 2014/47/EU ska skåpbilar läggas till i tillämpningsområdet (led aa). Dessutom läggs ett andra stycke till för att specificera att bestämmelserna om fjärranalys även gäller bilar och motorcyklar. Punkt 2 justeras för att återspegla ändringarna i punkt 1.

Genom artikel 2.3 ändras artikel 3 om definitioner i direktiv 2014/47/EU

De viktigaste ändringarna är tillägget av definitioner för *fjärranalys* och *avgasspårning*.

Artikel 2.4 ersätter artikel 4 om system för vägkontroller i direktiv 2014/47/EU

Artikeln uppdateras med en hänvisning till fjärranalys.

Genom artikel 2.5 införs en ny artikel 4a om fjärranalys

Denna nya artikel läggs till för att kräva att medlemsstaterna använder sig av fjärranalysteknik för att kontrollera buller- och avgasutsläppen från stora delar av sin fordonspark för att identifiera fordon med potentiellt höga utsläpp (i alla fordonskategorier). Enligt punkt 3 ska medlemsstaterna kontrollera utsläppen från dessa fordon antingen vid vägkontroller eller genom att bjuda in fordonens ägare eller innehavare till centrum för periodiska tekniska inspektioner. I punkt 4 föreskrivs metoder för kontroll av utsläpp från fordon som är registrerade i en annan medlemsstat än den där fjärranalysen ägde rum.

Genom artikel 2.6 ändras artikel 5 om antalet fordon som ska kontrolleras angivet i procent i direktiv 2014/47/EU

Artikeln uppdateras så att det befintliga målet på 5 % (av det totala antalet tunga nyttofordon) kopplas till varje medlemsstat i stället för att vara ett EU-omfattande mål.

Dessutom föreslås ett mål på 2 % för vägkontroller av lätta nyttofordon, dvs. skåpbilar i kategori N1.

Genom artikel 2.7 ändras artikel 6 om riskvärderingssystem i direktiv 2014/47/EU

Den enda ändringen av artikel 6 är tillägget av en hänvisning till skåpbilar (definition aa i artikel 2.1).

Genom artikel 2.8 ändras artikel 7 om ansvarsområden i direktiv 2014/47/EU

Artikel 7.1 uppdateras för att kräva erkännande av elektroniska bevis, såsom det senaste intyget från en periodisk teknisk inspektion.

Artikel 2.9 ersätter artikel 9 om val av fordon för grundläggande teknisk vägkontroll i direktiv 2014/47/EU

Artikeln uppdateras så att den inbegriper fjärranalys som en möjlig grund för valet av fordon för vägkontroller.

Genom artikel 2.10 ändras artikel 10 om de tekniska vägkontrollernas innehåll och metoder i direktiv 2014/47/EU

Leden a och c ändras för att anpassas till de ändringar som rör trafiksäkerhetsintyg och krav på lastsäkring.

Artikel 2.11 ersätter artikel 13 om kontroll av lastsäkring i direktiv 2014/47/EU

Artikel 13 ändras för att göra lastsäkringskontroller (enligt bilaga III) obligatoriska för medlemsstaterna snarare än frivilliga.

Artikel 2.12 ersätter artikel 14 om uppföljning vid större brister eller farliga brister i direktiv 2014/47/EU

En fjärde punkt läggs till i artikel 14 för att fastställa effektiva sanktioner för uppenbar manipulering av ett fordons komponenter, inklusive utsläppsbegränsande system och säkerhetssystem.

Genom artikel 2.13 ändras artikel 16 om kontrollrapport och databaser för tekniska vägkontroller i direktiv 2014/47/EU

Artikel 16.2 ändras för att göra tillhandahållande av en elektronisk version av rapporten till standard.

Genom artikel 214 i direktiv 2014/47/EU ändras artikel 18 om samarbete mellan medlemsstaterna i direktiv 2014/47/EU

Artikel 18 uppdateras för att hänvisa till de genomförandebestämmelser som redan antagits av kommissionen om anmälan av större och farliga brister som konstaterats vid vägkontroller av fordon som är registrerade i en annan medlemsstat.

Genom artikel 2.15 införs en ny artikel 18a om utbyte av uppgifter mellan medlemsstaternas myndigheter i direktiv 2014/47/EU

I likhet med den nya artikel 16 i direktiv 2014/45/EU införs i denna nya artikel 18a en skyldighet för medlemsstaterna att ansluta sina nationella fordonsregister och trafiksäkerhetsdatabaser till den MOVE-HUB-plattform som utvecklats av kommissionen för utbyte av relevanta uppgifter vid vägkontroller. Informationsutbytet omfattar uppgifter ur fordonsregister, uppgifter om innehållet i intyget om överensstämmelse, det senaste trafiksäkerhetsintyget och eventuella vägkontrollrapporter.

Enligt punkt 2 i den nya artikel 18a måste kommissionen fastställa närmare bestämmelser om arrangemang, dataformat och meddelandeinnehåll för att genomföra datautbytet inom två år efter ikraftträdandet av detta ändringsdirektiv. Utbytet av uppgifter måste vara operativt inom ett år efter detta.

Artikel 2.16 ersätter artikel 20 om rapportering av uppgifter till kommissionen

Artikel 20 uppdateras för att effektivisera och förenkla rapporteringskraven genom att i) mindre detaljerade rapporter kommer att krävas (se ändringar av bilaga V till direktiv 2014/47/EU), ii) rapporterna kommer att krävas vart tredje år i stället för vartannat år, och iii) medlemsstaterna kommer att använda en gemensam rapporteringsplattform i stället för att skicka e-postmeddelanden med bifogade Excel-filer.

Genom artikel 2.17 ändras artikel 21 om delegerade akter i direktiv 2014/47/EU

Fjärde och femte strecksatserna läggs till för att ge kommissionen befogenhet att i) anta delegerade akter för att fastställa gemensamma gränsvärden för fjärranalysen, och ii) ange provningsmetoderna för mätning av partikelantal och kväveoxider vid vägkontroller.

Artikel 2.18 ersätter artikel 24 om rapportering i direktiv 2014/47/EU

Artikeln uppdateras för att återspegla de viktigaste ändringarna av de regler som kommissionen måste rapportera om.

Genom bilaga I ändras följande bilagor till direktiv 2014/45/EU

- Bilaga I – MINIMIKRAV FÖR REKOMMENDERADE PROVNINGSMETODER OCH PROVNINGSSINNEHÅLL

Bilagan ska ändras till att omfatta i) nya provningsobjekt som är relevanta för batteridrivna el- och hybridfordon (avsnitt 4.14 om högspänningssystem), ii) nya utsläppsprovningar för att mäta utsläpp av ultrafina partiklar och kväveoxider från bensin- och dieselfordon (avsnitt 8.2), och iii) ett nytt avsnitt 10 om provning av elektroniska säkerhetssystem med hjälp av fordonets elektroniska gränssnitt. Dessutom görs ett antal små ändringar av andra punkter för att återspegla experternas åsikter på detta område.

- Bilaga III – MINIMIKRAV FÖR TRAFIKSÄKERHETSANLÄGGNINGAR OCH PROVNINGSUTRUSTNING

Punkterna 16 och 17 läggs till för att kräva att provningscentrumen utrustas med de anordningar som behövs för att mäta partikelantal och kväveoxider vid periodiska tekniska inspektioner.

- Bilaga IV – MINIMIKRAV FÖR INSPEKTÖRERNAS KOMPETENS, UTBILDNING OCH CERTIFIERING

Bilagan uppdateras för att kräva utbildning av inspektörer så att de kan prova alternativa framdrivningssystem (inklusive högspännings-, hybrid- och vätgassystem).

Genom bilaga II ändras följande bilagor till direktiv 2014/47/EU

- Bilaga II – DEN TEKNISKA VÄGKONTROLLENS OMFATTNING

I likhet med bilaga I till direktiv 2014/45/EU ska denna bilaga ändras så att den omfattar nya provningsobjekt för i) batteridrivna el- och hybridfordon (avsnitt 4.14 om högspänningssystem), ii) nya utsläppsprovningar för att mäta utsläpp av ultrafina partiklar och kväveoxider från bensin- och dieselfordon (avsnitt 8.2), och iii) ett nytt avsnitt 10 om provning av elektroniska säkerhetssystem med hjälp av fordonets elektroniska gränssnitt. Dessutom görs ett antal små ändringar av andra punkter för att återspegla experternas åsikter på detta område.

- Bilaga III – LASTSÄKRING

Den första meningen i kapitel II avsnitt 3 ändras så att det blir obligatoriskt att inspektera de särskilda lastsäkringskomponenter som förtecknas i tabell 1.

- Bilaga IV – MER INGÅENDE VÄGKONTROLL MED FÖRTECKNING ÖVER DE PUNKTER SOM SKA KONTROLLERAS

Punkt 6 i formuläret uppdateras för att inkludera N1 (skåpbilar) bland fordonskategorierna. Punkt 10 uppdateras till att omfatta de nya provningsobjekten avseende högspänningssystem (4.14), utsläppsprovning (ändrad punkt 8.2) och elektroniska säkerhetssystem (ny punkt 10).

- Bilaga V – STANDARDFORMULÄR FÖR RAPPORTERING TILL KOMMISSIONEN

Formuläret uppdateras genom att man lägger till de kolumner som krävs för N1-fordon, korregerar förteckningen över registreringsländer och förenklar rapporteringskravet genom att ta bort delen ”information om defekt”.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV**om ändring av direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen**

(Text av betydelse för EES)

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 yttrande⁴³,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁴⁴,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Bestämmelser om trafiksäkerhetsprovning har varit en del av unionens lagstiftning i årtionden. De är dock föremål för gradvis harmonisering. I detta syfte reviderades unionsrätten senast 2014 med ”trafiksäkerhetspaketet”⁴⁵. För att förbättra efterlevnaden skedde en gradvis utvidgning av tillämpningsområdet för de fordon som ska provas och tillämpningsområdet för de harmoniserade reglerna, inklusive reglerna om vägkontroller och registreringsbevis för fordon, genom på varandra följande översyner av dessa bestämmelser. Genom översynerna specificerades och uppdaterades de provningsmetoder, förfaranden och tillhörande dokument som krävs för att återspegla den tekniska utvecklingen.
- (2) I direktiv 2014/45/EU fastställs minimikrav avseende provningsinnehåll och provningsfrekvens för varje fordonskategori, med undantag för motorcyklar, där medlemsstaterna har ett bredare handlingsutrymme. I det direktivet fastställs också minimikrav för provningscentrumens oberoende och utbildning av inspektörer,

⁴³ EUT C , , s. .

⁴⁴ EUT C , , s. .

⁴⁵ 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>), 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>) 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>).

provningsutrustning och innehållet i trafiksäkerhetsintyget. Giltigheten av intyget, liksom alla andra bevis på provning, ska erkännas av medlemsstaterna för att underlätta fri rörlighet och omregistrering av fordon som redan är registrerade i en annan medlemsstat.

- (3) Direktiv 2014/47/EU kompletterar direktiv 2014/45/EU genom att kräva att medlemsstaterna utför vägkontroller av tunga nyttofordon över 3,5 ton, inklusive bussar, lastbilar och släpvagnar till dessa fordon, med målet att inspektera 5 % av unionsflottan varje år. Dessa inspektioner omfattar en grundläggande vägkontroll och, om inspektören anser det nödvändigt, en mer ingående teknisk vägkontroll. De objekt som provas i de ingående kontrollerna är samma som dem som provas vid periodiska provningar och kan även omfatta kontroll av lastsäkring. Om en större eller farlig brist konstateras vid en vägkontroll är den medlemsstat där kontrollen ägde rum skyldig att underrätta registreringsmedlemsstaten för att säkerställa reparationen av det fordon som tagits ur trafiken.
- (4) På grund av den snabba tekniska utvecklingen har vissa av de nuvarande reglerna för provning av fordon blivit föråldrade och bör ändras för att anpassas till nyare teknik och fordon. Provningsramen bör ytterligare bidra till att minska utsläppen från transporter och till att påskynda och dra nytta av digitaliseringen inom transportsektorn. Ramen bör också anpassas bättre till utvecklingen av fordonsteknik, fordonsparkens sammansättning och provningsmetoder.
- (5) Den digitala omställningen är en av unionens prioriteringar. I samband med uppdateringen av de nuvarande reglerna för provning av fordon är det också viktigt att harmonisera, förenkla och digitalisera administrativa förfaranden och att avlägsna de återstående hindren för fri rörlighet. Dessa hinder omfattar avsaknaden av erkännande av periodiska tekniska inspektioner utförda i andra medlemsstater än registreringsmedlemsstaten. Detta kan hindra den fria rörligheten för personer inom unionen och deras rätt att bosätta sig i en annan medlemsstat än den där fordonet för närvarande är registrerat.
- (6) Vissa av de nuvarande provningsmetoderna för utsläpp är otillräckliga för att prova fordon som är utrustade med modern teknik för kontroll av luftförorenande utsläpp och har låga referensutsläpp. Det finns också potential att ytterligare minska utsläppen av föroreningar genom lämpligare provningar och kontroller. Tillämpning av bästa tillgängliga provningsmetoder skulle hjälpa medlemsstaterna att uppnå strängare luftkvalitetsnormer, nämligen de gränsvärden för skydd av människors hälsa som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/2881⁴⁶, särskilt för fina partiklar och kväveoxider.
- (7) Antalet dödsfall och allvarliga skador på unionens vägar ligger fortfarande på en oacceptabelt hög nivå, med 20 400 dödsfall 2023. Därför krävs ytterligare åtgärder för att uppnå de trafiksäkerhetsmål som fastställs i EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030⁴⁷.
- (8) Att prova motorcyklars trafiksäkerhet har tydliga fördelar för trafiksäkerheten. Detta har också påvisats av antalet medlemsstater som redan inkluderar motorcyklar i sina system för trafiksäkerhetsprovning. Den nuvarande möjligheten till undantag för

⁴⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/2881 av den 23 oktober 2024 om luftkvalitet och renare luft i Europa (EUT L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

⁴⁷ SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

motorcyklar med en slagvolym på mer än 125 cm³ är därför inte längre lämplig, och periodisk provning bör vara obligatorisk för sådana fordon utan undantag.

- (9) Enligt återkopplingen från medlemsstater och branschföreträdare har de nuvarande rättsliga kraven för att säkerställa provningscentrumens tillgång till de tekniska uppgifter som behövs för att utföra periodiska tekniska inspektioner visat sig vara ineffektiva. Det är därför nödvändigt att precisera att en minimiuppsättning uppgifter bör göras tillgängliga kostnadsfritt och utan onödigt dröjsmål för de behöriga myndigheterna, som sedan bör se till att de provningscentrum som de har godkänt också har den tillgång som krävs.
- (10) Registreringsmedlemsstaten bör erkänna tillfälliga trafiksäkerhetsintyg som utfärdats av en annan medlemsstat för en period på högst sex månader, förutsatt att den efterföljande periodiska tekniska inspektionen utförs i registreringsmedlemsstaten. Detta kommer att bidra till att underlätta den fria rörligheten för personer samtidigt som det grundläggande kravet att fordon i allmänhet ska provas i registreringsmedlemsstaten respekteras.
- (11) Av samma skäl bör en registreringsmedlemsstat kunna välja att erkänna trafiksäkerhetsintyg som utfärdats av en annan medlemsstat. Om den gör det bör den informera övriga medlemsstater och kommissionen. De berörda trafiksäkerhetsintygen bör av alla medlemsstater anses vara likvärdiga de intyg som utfärdats av registreringsmedlemsstaten.
- (12) För att bekämpa bedrägerier avseende körsträckan för begagnade fordon ska vägmätarställningar kontrolleras vid periodiska trafiksäkerhetsprovningar. Åtgärdens effektivitet är dock begränsad eftersom den första provningen genomförs först fyra år efter den första registreringen i de flesta medlemsstater, och först vartannat år därefter i många av dem. För att ytterligare bekämpa bedrägerier med vägmätare bör medlemsstaterna se till att vägmätarställningar kontrolleras närhelst en tjänsteleverantör utför underhålls- eller reparationsarbete på ett fordon och att avläsningarna registreras i en nationell databas eller ett nationellt register. Medlemsstaterna bör göra dessa mätarställningar tillgängliga i anonymiserat format för inspektörer, behöriga myndigheter och innehavaren av registreringsbeviset. Dessutom bör medlemsstaterna kräva att tillverkarna var tredje månad överför vägmätarställningarna för uppkopplade fordon. För att konsumenterna ska kunna upptäcka bedrägerier med vägmätare innan de köper ett fordon bör medlemsstaterna också informera konsumenterna om att innehavaren av registreringsbeviset har tillgång till vägmätarhistorik, särskilt i samband med fordonsförsäljning. För att förbättra tillgången till statistik om fordonsanvändning utan ytterligare rapporteringsbörda för de nationella förvaltningarna bör medlemsstaterna göra vägmätarställningarna tillgängliga, i anonymiserad form, för de nationella statistikbyråerna och kommissionen (Eurostat).
- (13) Även om elfordon, inklusive hybridelfordon, har varit i trafik i många år och antalet elfordon har ökat stadigt, finns det inga harmoniserade regler för trafiksäkerhetsprovning av dessa fordons högspänningssystem, vilket har lett till att medlemsstaterna utvecklat olika provningsprotokoll. För att säkerställa en säker drift av dessa fordon under hela livslängden och undvika motstridiga provningsrutiner i medlemsstaterna bör relevanta provningsobjekt omfattas av minimikraven för rekommenderade provningsmetoder och provningsinnehåll.

- (14) Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144⁴⁸ krävs installation av en rad olika avancerade förarstödsystem som är utformade för att undvika olyckor och minska antalet dödsfall och allvarliga skador. De förväntade fördelarna kan dock inte uppnås om dessa system försämras med tiden eller manipuleras. I syfte att uppnå de förväntade säkerhetsfördelarna bör därför dessa nya elektroniska system omfattas av periodiska inspektioner och vägkontroller. För att säkerställa en säker drift av automatiserade fordon och provning av elektroniska säkerhetssystem under hela livslängden bör relevanta objekt som ska provas omfattas av de minimikrav avseende rekommenderade provningsmetoder och provningsinnehåll som anges i respektive bilagor till direktiven 2014/45/EU och 2014/47/EU.
- (15) Vägtransporterna bidrar till en betydande andel skadliga utsläpp av luftföroreningar, särskilt kväveoxider och fina partiklar, men de nuvarande provningsmetoderna för avgasutsläpp är inte anpassade till nyare fordon och teknik. Kommissionens rekommendation (EU) 2023/688⁴⁹ var ett första steg mot att harmonisera mätningen av partikelantal vid trafiksäkerhetsprovningar. För att främja folkhälsa, miljöskydd och rättvis konkurrens bör de relevanta objekt som ska provas vid periodiska tekniska inspektioner enligt bilagorna till direktiven 2014/45/EU och 2014/47/EU nu omfatta mätning av partikelantal och kväveoxider.
- (16) Äldre fordon tenderar att ha fler defekter, är oftare inblandade i olyckor och står för en högre andel av de fordon som har höga utsläpp. Att inspektera äldre bilar och lätta nyttofordon varje år kan avsevärt bidra till att minska olyckor och skadliga utsläpp. Bilar och lätta nyttofordon bör därför inspekteras årligen senast från och med tio år efter dagen för den första registreringen.
- (17) Eftersom lätta nyttofordon används mer intensivt än privatbilar, ofta i tätbefolkade områden, bör de dessutom årligen inspekteras med avseende på utsläpp efter ett år från dagen för den första registreringen.
- (18) Utöver schemalagda periodiska tekniska inspektioner bör fordon också genomgå trafiksäkerhetsprovning om fordonets säkerhets- eller miljörelaterade system och komponenter har ändrats eller modifierats väsentligt. Detta inbegriper fall där fordonskategorin eller utsläppsnivåerna har ändrats, t.ex. efter installation av ett partikelfilter eller när ett fordon konverteras för att drivas med ett alternativt bränsle.
- (19) För att underlätta den digitala omställningen och minska kostnaderna för provningscentrumen bör trafiksäkerhetsintyg utfärdas i ett standardiserat elektroniskt format. En pappersutskrift av trafiksäkerhetsintyget bör också utfärdas på begäran till

⁴⁸ 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>).

⁴⁹ Kommissionens rekommendation (EU) 2023/688 av den 20 mars 2023 om mätning av partikelantal vid periodisk teknisk inspektion av fordon med kompressionständningsmotor, (EUT L 90, 28.3.2023, s. 46, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2023/688/oj>).

den person som uppvisar fordonet för provning. Medlemsstaterna bör godta båda formaten när äganderätten till fordonet ändras eller när fordonet omregistreras i en annan medlemsstat. Av liknande skäl bör rapporten från den mer ingående vägkontrollen utfärdas i elektroniskt format.

- (20) Det bör säkerställas att behandlingen av personuppgifter för genomförandet av detta direktiv är förenlig med unionens dataskyddsram, särskilt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679⁵⁰. I enlighet med principen om dataskydd som standard bör kontrollmetoder som inte kräver överföring av personuppgifter i enskilda intyg användas för kontroll av trafiksäkerhetsintyg.
- (21) För att möjliggöra lämplig uppföljning av brister om ett fordon underkänns i en periodisk teknisk inspektion på grund av en eller flera större brister i en annan medlemsstat än registreringsmedlemsstaten, bör resultatet av provningen och tidsfristen för den efterföljande provningen anmälas till registreringsmedlemsstaten och registreras i fordonsregistret. Tidsfristen för efterföljande provning bör inte vara längre än två månader och bör ske i någon av medlemsstaterna. Om ett fordon har underkänts i den periodiska tekniska inspektionen på grund av en eller flera farliga brister bör medlemsstaten eller den behöriga myndigheten, för att undvika omedelbara risker för trafiksäkerheten eller miljön, dessutom kunna besluta att fordonet i fråga inte får användas på allmänna vägar och begära att registreringsmedlemsstaten tillfälligt upphäver tillståndet för användning av fordonet i vägtrafik tills bristerna har åtgärdats. Det tillfälliga upphävandet bör registreras i fordonsregistret i registreringsmedlemsstaten.
- (22) Manipulering av komponenter i ett fordon bör anses vara en större eller farlig brist och bör därför vara belagd med effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande sanktioner.
- (23) De nuvarande föreskrifterna i direktiven 2014/45/EU och 2014/47/EU för medlemsstaternas samarbete med varandra vid genomförandet av de direktiven gör det inte möjligt för medlemsstaterna att kontrollera ett fordons rättsliga och tekniska status i gränsöverskridande situationer. För att säkerställa större effektivitet, även i sådana situationer, bör medlemsstaterna bistå varandra vid genomförandet av direktivet på ett mer systematiskt sätt. Det är därför nödvändigt att fastställa regler för utbyte av information och fordonsdata så att medlemsstaterna kan konsultera varandras fordonsregister och databaser för trafiksäkerhet, inbegripet innehållet i trafiksäkerhetsintyg och tekniska vägkontrollrapporter.
- (24) För utbytet av information om fordon som är registrerade i unionen har kommissionen utvecklat plattformen MOVE-HUB för utbyte av meddelanden i syfte att sammankoppla medlemsstaternas nationella elektroniska register⁵¹. Plattformen omfattar för närvarande sammankoppling av register över vägtransportföretagen

⁵⁰ 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 (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

⁵¹ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/480 av den 1 april 2016 om införande av gemensamma bestämmelser för sammankoppling av nationella elektroniska register över vägtransportföretag och om upphävande av förordning (EU) nr 1213/2010, (EUT L 87, 2.4.2016, s. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

(ERRU), körkortsregister (Resper), yrkesförarregister (ProDriveNet), register över färdskrivarförarkort (TACHOnet) och anmälan av fel vid vägkontroller av fordon⁵².

- (25) Funktionerna i MOVE-HUB bör utvidgas för att möjliggöra nödvändigt utbyte av information och fordonsdata för de syften som avses i direktiven 2014/45/EU och 2014/47/EU. Medlemsstaterna bör därför ansluta sina elektroniska system med information om trafiksäkerhetsintyg och vägmätarhistorik till MOVE-HUB. Utbytet av information och data genom MOVE-HUB bör vara operativt inom ett år efter antagandet av motsvarande genomförandeakter i enlighet med artikel 16 i direktiv 2014/45/EU och artikel 18a i direktiv 2014/47/EU.
- (26) Kriser som orsakas av allvarliga händelser som inträffar inom eller utanför unionen kan avsevärt störa driften av dess trafiksäkerhetssystem. I kristider bör medlemsstaterna kunna förlänga giltighetstiden för trafiksäkerhetsintyg, inklusive tillfälliga trafiksäkerhetsintyg. Med förbehåll för kommissionens godkännande bör medlemsstaterna få förlänga den administrativa giltigheten för trafiksäkerhetsintyg som är på väg att gå ut och tillfälliga trafiksäkerhetsintyg med sex månader. Om krisen kvarstår bör det vara möjligt att ytterligare förlänga giltighetstiden.
- (27) Med tanke på det ökade antalet lätta nyttofordon i trafik inom unionen bör även lätta nyttofordon omfattas av vägkontroller för att främja lika villkor för kommersiella aktörer i hela unionen och ytterligare förbättra dessa fordons säkerhets- och miljöprestanda.
- (28) Vid vägkontroller är kontroll av avgasutsläpp från ett stort antal fordon med hjälp av fjärranalysutrustning en effektiv åtgärd för att identifiera fordon med höga utsläpp. En sådan kontroll ökar detektionsgraden betydligt jämfört med obligatoriska provningsmetoder. Medlemsstaterna bör därför systematiskt använda fjärranalysutrustning för att kontrollera stora delar av fordonsparken under verkliga förhållanden på väg. En enskild mätning med fjärranalys som indikerar höga utsläpp över de lagstadgade gränserna kan vara kopplad till olika faktorer, såsom tillfällig acceleration eller en kall motor. Flera mätningar som systematiskt indikerar betydligt högre utsläpp än genomsnittet kan dock indikera ett felaktigt utsläppsbegränsande system eller otillåtna ändringar, såsom manipulering. Eftersom sådana defekter och modifieringar ger upphov till alltför stora utsläpp som medför risker för människors hälsa och miljön bör de åtgärdas, och all manipulering bör sanktioneras.
- (29) Fjärranalys bör därför ingå i alla medlemsstaters system för vägkontroller. För att kontrollen ska vara ändamålsenlig bör varje medlemsstat kontrollera motsvarande minst 30 % av sin registrerade park av motorfordon, inbegripet bilar och motorcyklar. På grundval av dessa fjärranalysdata bör medlemsstaterna kontrollera avgasutsläppen och bullernivån för varje fordon som misstänks avge mer än dubbelt så mycket som den genomsnittliga nivån för liknande fordon, eller som ligger mer än 3 dB över den genomsnittliga nivån. Sådana kontroller kan utföras vid vägkontroller omedelbart efter en fjärranalys eller vid ett trafiksäkerhetsprovningssentrum i registreringsmedlemsstaten. För fordon som är registrerade i en annan medlemsstat bör den behöriga myndighet där fjärranalysen ägde rum meddela mätresultatet och

⁵² Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2205 av den 29 november 2017 om närmare bestämmelser för förfarandet för anmälan av nyttofordon med större eller farliga brister som identifierats vid en teknisk vägkontroll (EUT L 314, 30.11.2017, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).

resultatet av eventuella efterföljande vägkontroller till den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten.

- (30) I direktiv 2014/47/EU anges en minimiandel tunga nyttofordon som ska provas på vägarna varje år i unionen, men inget mål fastställs på medlemsstatsnivå, med följden att det är svårt att säkerställa att denna minimiandel efterlevs. För att säkerställa att vägkontroller av nyttofordon bidrar till förbättrad trafiksäkerhet och minskade luftföroreningar i hela unionen bör varje medlemsstat varje år genomföra ett totalt antal grundläggande tekniska vägkontroller som motsvarar minst 5 % av det totala antalet tunga nyttofordon som registrerats på deras territorium.
- (31) För att främja digital omställning och minska kostnaderna inom transportsektorn bör medlemsstaterna kräva att deras behöriga myndigheter godtar elektroniska bevis för vägkontroller.
- (32) Eftersom otillräcklig eller farlig lastsäkring kan utgöra ett allvarligt hot mot trafiksäkerheten och miljön bör inspektioner av lastsäkring vara en obligatorisk del av vägkontrollerna i alla medlemsstater.
- (33) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att ange a) den uppsättning tekniska uppgifter och data som krävs för trafiksäkerhetsprovning som måste göras tillgängliga för de behöriga myndigheterna, b) interoperabilitetsegenskaper och säkerhetsåtgärder som är tillämpliga på de QR-koder som införs i trafiksäkerhetsintyg, c) nödvändiga egenskaper och krav för formatet och innehållet i den information och de data som ska utbytas och d) det format i vilket uppgifterna om periodisk provning och vägkontroller ska meddelas. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011⁵³.
- (34) För att uppnå målen i detta direktiv, särskilt för att anpassa bilagorna till direktiven 2014/45/EU och 2014/17/EU till den tekniska, operativa och vetenskapliga utvecklingen, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen för att a) specificera metoderna för mätning av partikelantal i motorer med gnisttändning och för mätning av kväveoxider i motorer med kompressionständning och gnisttändning samt b) fastställa de gemensamma gränsvärden för avgasutsläpp eller buller eller bådadera som bör användas för att identifiera fordon med höga utsläpp. 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 lagstiftning⁵⁴. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter bör Europaparlamentet och rådet i synnerhet få alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter bör systematiskt ges tillträde till möten i de av kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelsen av delegerade akter.
- (35) Syftet med detta direktiv, nämligen att förbättra trafiksäkerheten, underlätta den fria rörligheten för personer och minska utsläppen av föroreningar, kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna själva, eftersom nationella bestämmelser för

⁵³ 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>).

⁵⁴ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

dessas fordonskontroller skulle leda till skiljaktiga krav. Dessa mål uppnås därför bättre på unionsnivå, genom fastställande av gemensamma minimikrav och harmoniserade regler för periodiska tekniska inspektioner och vägkontroller av fordon i trafik inom unionen. Unionen får därför vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen enligt artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

- (36) Även om uppgifter om driften av system för trafiksäkerhetsprovning finns tillgängliga på nationell nivå, finns dessa uppgifter inte tillgängliga på unionsnivå. Denna brist på uppgifter hindrar analys och utvärdering av systemet för trafiksäkerhetsprovning. För att åtgärda dessa brister bör medlemsstaterna vid genomförandet av direktiv 2014/45/EU regelbundet rapportera nyckeluppgifter till kommissionen om antalet provningscentrum i varje medlemsstat, det totala antalet fordon som inspekterats per kategori, de områden som kontrollerats, de objekt som underkänts samt information om trafiksäkerhetsprovningar som utförts på fordon som registrerats i en annan medlemsstat. När det gäller vägkontroller bör medlemsstaternas nuvarande rapporteringsskyldigheter minskas och förenklas, med mindre frekventa rapporteringskrav.
- (37) För att minimera den administrativa bördan och samtidigt säkerställa att den rapporterade informationen är användbar bör medlemsstaterna vart tredje år rapportera om genomförandet av direktiven 2014/45/EU och 2014/47/EU.
- (38) Trafiksäkerhetssystemet har en direkt inverkan på trafiksäkerhet, buller och utsläpp och bör därför ses över regelbundet. På grundval av synpunkter från medlemsstaternas myndigheter bör kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet om ändamålsenligheten hos bestämmelserna i direktiv 2014/45/EU, inbegripet bestämmelser om omfattningen, provningsfrekvensen och erkännandet av tillfälliga trafiksäkerhetsintyg, och i direktiv 2014/47/EU, inbegripet bestämmelserna om fjärranalys.
- (39) Europeiska datatillsynsmannen har hörts i enlighet med artikel 42.1 i förordning (EU) 2018/1725 och avgav ett yttrande den [DD/MM/ÅÅÅÅ].
- (40) I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen av den 28 september 2011 från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument⁵⁵, 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.
- (41) Direktiven 2014/45/EU och 2014/47/EU bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av direktiv 2014/45/EU

Direktiv 2014/45/EU ska ändras på följande sätt:

⁵⁵ EUT C 369, 17.12.2011, s. 14.

- (1) Artikel 2 ska ändras på följande sätt:
- (a) I punkt 1 ska sjätte strecksatsen ersättas med följande:
- ”– Två- eller trehjuliga fordon – fordonskategorierna L3e, L4e, L5e och L7e med en slagvolym på mer än 125 cm³, eller med en maximal kontinuerlig märkeffekt eller nettoeffekt över 11 kW.
 - Hjultraktorer i kategorierna T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b och T4.3b som främst används på allmän väg med en maximal konstruktionshastighet som överstiger 40 km/tim.”
- (b) I punkt 2 ska sjunde strecksatsen utgå.
- (2) Artikel 3 ska ändras på följande sätt:
- (a) Följande punkt ska införas som punkt 6a:
- ”6a. *uppkopplat fordon*: ett fordon med en anordning installerad som är konstruerad för att möjliggöra trådlös anslutning eller kommunikation med externa anordningar, fordon, nät eller tjänster.”
- (b) Punkt 10 ska ersättas med följande:
- ”10. *godkännande*: ett förfarande genom vilket medlemsstaterna intygar att ett fordon uppfyller de relevanta administrativa och tekniska kraven enligt förordningarna (EU) nr 167/2013, (EU) nr 168/2013 och (EU) 2018/858.”
- (c) Punkt 12 ska ersättas med följande:
- ”12. *trafiksäkerhetsintyg*: en rapport från trafiksäkerhetsprovningen, som utfärdats av den behöriga myndigheten eller ett provningscentrum.”
- (d) Följande punkt ska införas som punkt 12a:
- ”12a. *tillfälligt trafiksäkerhetsintyg*: ett trafiksäkerhetsintyg som utfärdats av den behöriga myndigheten eller ett provningscentrum som är etablerat i en annan medlemsstat än den medlemsstat där fordonet är registrerat i enlighet med artikel 4.3.”
- (3) Artikel 4 ska ersättas med följande:

”Artikel 4

Ansvarsområden

1. Varje medlemsstat ska se till att fordon som är registrerade på dess territorium genomgår periodisk provning i enlighet med detta direktiv.
2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 3 och 4 ska trafiksäkerhetsprovningar utföras av den medlemsstat där fordonet är registrerat, av ett offentligt organ som utsetts av den medlemsstaten för detta uppdrag eller av organ eller institutioner, inklusive godkända privata sådana, som utsetts av och övervakas av den medlemsstaten.
3. För fordon i kategori M₁ får trafiksäkerhetsprovningar även utföras i en annan medlemsstat än den medlemsstat där fordonet är registrerat. Resultatet av sådan trafiksäkerhetsprovning ska ingå i ett tillfälligt trafiksäkerhetsintyg som ska gälla i

sex månader. Den behöriga myndigheten ska meddela provningsresultatet till registreringsmedlemsstaten, som ska registrera det i det nationella fordonsregistret. Om registreringsmedlemsstaten inte erkänner trafiksäkerhetsintyg som utfärdats av den berörda medlemsstaten i enlighet med punkt 4, ska emellertid den efterföljande trafiksäkerhetsprovningen ske i den medlemsstat där fordonet är registrerat.

4. Utöver det tillfälliga trafiksäkerhetsintyg som avses i punkt 3 får medlemsstaterna erkänna trafiksäkerhetsintyg som utfärdats av en annan medlemsstat än den medlemsstat där fordonet är registrerat. I sådana fall ska detta trafiksäkerhetsintyg anses vara likvärdigt med det trafiksäkerhetsintyg som utfärdats av registreringsmedlemsstaten. Medlemsstater som beslutar att erkänna ett trafiksäkerhetsintyg som utfärdats av en annan medlemsstat ska underrätta kommissionen och övriga medlemsstater om detta.
5. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att specificera den uppsättning teknisk information som behövs för trafiksäkerhetsprovningen av de komponenter som ska provas, och om användningen av de rekommenderade provningsmetoderna och för att fastställa detaljerade regler om dataformat och förfarandena för tillgång till den relevanta tekniska informationen. Sådan teknisk information får omfatta i synnerhet instruktioner och uppgifter om användningen av det elektroniska fordonsgränssnittet, diagnostiska felkoder och programvaruversioner samt beskrivningar och illustrationer av varningsindikatorer eller varningslampor.
Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande förfarande som avses i artikel 19.2.
6. I enlighet med principerna i förordning (EU) 2018/858 ska fordonstillverkare kostnadsfritt och utan onödigt dröjsmål göra den tekniska information som avses i punkt 5 tillgänglig för relevanta behöriga myndigheter, på ett icke-diskriminerande sätt och i maskinläsbart format. De behöriga myndigheterna ska göra denna tekniska information tillgänglig för de provningscentrum som de har godkänt.
7. Medlemsstaterna ska se till att ansvaret för att hålla ett fordon i trafiksäkert skick fastställs i nationell rätt.”

- (4) Följande artikel ska införas som artikel 4a:

”Artikel 4a

Registrering av vägmätarställningar

1. Varje medlemsstat ska vidta nödvändiga åtgärder för att göra det möjligt att registrera vägmätarställningar i en nationell databas eller i det nationella fordonsregistret. De ska kräva att tjänsteleverantörer, utöver provningscentrum, som utfärdar en faktura eller annan handling i samband med reparations- eller underhållsarbete som utförs på ett fordon, registrerar vägmätarställningen i databasen eller det nationella fordonsregistret när arbetet utförs. Medlemsstaterna ska också kräva att fordonstillverkarna överför vägmätarställningar för uppkopplade fordon som de har tillverkat var tredje månad från och med dagen för fordonets första registrering.
2. Medlemsstaterna ska göra vägmätarhistoriken för fordon som registrerats av dem tillgänglig för inspektörer, innehavaren av registreringsbeviset och de behöriga myndigheter i medlemsstaterna som ansvarar för trafiksäkerhetsprovning, fordonsregistrering och fordonsgodkännande.

3. Medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för att informera potentiella köpare av begagnade fordon om tillgången till vägmätarhistorik enligt punkt 2.
4. Medlemsstaterna ska också tillhandahålla vägmätardata som lagrats i de nationella databaser och nationella fordonsregister som avses i punkt 1 i en anonymiserad form som endast omfattar de tio första tecknen i fordonsidentifieringsnumret, för de nationella statistikbyråerna och för kommissionen (Eurostat) i enlighet med artiklarna 17a och 17b i förordning (EG) nr 223/2009*.

* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 223/2009 av den 11 mars 2009 om europeisk statistik och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG, Euratom) nr 1101/2008 om utlämnande av insynsskyddade statistiska uppgifter till Europeiska gemenskapernas statistikkontor, rådets förordning (EG) nr 322/97 om gemenskapsstatistik och rådets beslut 89/382/EEG, Euratom om inrättande av en kommitté för Europeiska gemenskapernas statistiska program (EUT L 87, 31.3.2009, s. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/223/oj>).”

- (5) Artikel 5 ska ersättas med följande:

”Artikel 5

Datum och frekvens för provning

1. Fordon ska bli föremål för en trafiksäkerhetsprovning med minsta intervall enligt följande och utan att det påverkar den flexibilitetsperiod som tillämpas i medlemsstaterna enligt punkt 4:
 - (a) Fordon i kategorierna M₁ och N₁: fyra år efter den dag då fordonet först registrerades och därefter vartannat år fram till tio år efter den dag då fordonet först registrerades, och därefter årligen. Fordon i kategori N₁ ska dock även genomgå en trafiksäkerhetsprovning avseende de komponenter som förtecknas i avsnitt 8.2 i bilaga I, ett år efter den dag då fordonet först registrerades och därefter årligen.
 - (b) Fordon i kategori M₁ som används som taxi eller ambulans, fordon i kategorierna M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ och O₄: ett år efter första registrering och därefter varje år.
 - (c) Hjultraktorer i kategorierna T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b och T4.3b som främst används på allmän väg för kommersiella vägtransporter: fyra år efter fordonets första registrering och därefter vartannat år.

Vid tillämpningen av punkt a i första stycket ska, när det gäller de trafiksäkerhetsprovningar som avses i artikel 4.3, sista giltighetsdagen för det påföljande trafiksäkerhetsintyget räknas från och med sista giltighetsdagen för det tillfälliga trafiksäkerhetsintyg som utfärdats till följd av denna provning.

2. Medlemsstaterna ska fastställa lämpliga tidsintervall inom vilka fordon i kategorierna L3e, L4e, L5e och L7e med en slagvolym på mer än 125 cm³ eller med en maximal kontinuerlig märkeffekt eller nettoeffekt över 11 kW ska genomgå en trafiksäkerhetsprovning.
3. Utan hinder av datumet för ett fordon senaste trafiksäkerhetsprovning ska fordon genomgå en trafiksäkerhetsprovning när fordonets säkerhets- och miljörelaterade system och komponenter har ändrats eller modifierats väsentligt.

4. Medlemsstaterna eller behöriga myndigheter får fastställa en rimlig period under vilken trafiksäkerhetsprovningen ska utföras, förutsatt att perioden inte överstiger de intervall som fastställs i punkt 1.”

- (6) Artikel 6 ska ändras på följande sätt:

- (a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. För fordonskategorier som omfattas av detta direktiv, men med undantag för fordonskategorierna L3e, L4e, L5e och L7e, ska medlemsstaterna se till att trafiksäkerhetsprovningen omfattar åtminstone de områden som avses i punkt 2 i bilaga I.”

- (b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. För fordonskategorierna L3e, L4e, L5e och L7e med en slagvolym på mer än 125 cm³ eller med en maximal kontinuerlig märkeffekt eller nettoeffekt över 11 kW ska medlemsstaterna fastställa områden, komponenter och lämpliga metoder för provningen.”

- (c) Följande punkt ska läggas till som punkt 4:

”4. Registreringsmedlemsstaten får besluta att inte kräva provning av komponent 8.1 eller 8.2 i punkt 3 i bilaga I till detta direktiv vid trafiksäkerhetsprovning av ett fordon som klarat en motsvarande avgas- eller bullerprovning, eller bådadera, som inbegrep kontroll av komponent 8.1 eller 8.2 eller båda i punkt 3 i bilagan till direktiv 2014/47/EU under de sex månader som föregick förfallodagen för trafiksäkerhetsprovningen.”

- (7) Artikel 8 ska ersättas med följande:

”Artikel 8

Trafiksäkerhetsintyg

1. Medlemsstaterna ska se till att de provningscentrum, eller i förekommande fall de behöriga myndigheter, som har utfört en trafiksäkerhetsprovning av ett fordon utfärdar ett trafiksäkerhetsintyg för fordonet som åtminstone anger de standardiserade delar av motsvarande harmoniserade unionskoder som fastställs i bilaga II. Medlemsstaterna ska säkerställa att trafiksäkerhetsintyg utfärdas som elektroniska attributsintyg till europeiska digitala identitetsplånböcker i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014**.

Medlemsstaterna ska se till att trafiksäkerhetsintygen innehåller den information som krävs för autentisering och validering av dessa intyg.

Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om betrodda utfärdare av trafiksäkerhetsintyg och hålla informationen uppdaterad. Kommissionen ska offentliggöra en förteckning över dessa utfärdare via en säker kanal och i elektroniskt undertecknad eller förseglad form som lämpar sig för automatisk behandling.

2. Medlemsstaterna ska kräva att provningscentrumen, eller i förekommande fall de behöriga myndigheterna, på begäran tillhandahåller en bestyrkt utskrift av trafiksäkerhetsintyget till den person som uppvisar fordonet för provning. Dessa utskrifter ska vara användarvänliga och ska innehålla en driftskompatibel [streckkod][QR-kod] som gör det möjligt att kontrollera dess äkthet, giltighet och

integritet. Senast sex månader efter antagandet av de genomförandeakter som avses i punkt 9 ska [streckkoden][QR-koden] överensstämma med de tekniska specifikationer som anges i dessa genomförandeakter. Uppgifterna i intyget ska också anges i en för människan läsbar form och ges på åtminstone det eller de officiella språken i den utfärdande medlemsstaten.

3. Varje medlemsstat ska, utan hinder av artikel 5, vid en omregistrering av ett fordon som redan är registrerat i en annan medlemsstat, erkänna det trafiksäkerhetsintyg i elektroniskt format eller pappersformat som utfärdats av den andra medlemsstaten som om den själv hade utfärdat intyget, under förutsättning att trafiksäkerhetsintyget fortfarande är giltigt med avseende på de frekvensintervall som den omregistrerande medlemsstaten har fastställt för periodiska trafiksäkerhetsprovningar. Medlemsstaterna ska utan onödigt dröjsmål översända alla nya förslag till trafiksäkerhetsintyg och beskrivningen av den uppsättning data som utfärdats till trafiksäkerhetsintyg som elektroniska attributsintyg till kommissionen och de andra medlemsstaterna. Kommissionen ska offentliggöra dessa exemplar och beskrivningar av datauppsättningarna.
4. Utöver bestämmelserna i punkt 3 ska medlemsstaterna erkänna giltigheten av ett trafiksäkerhetsintyg, i elektroniskt format eller pappersformat, om äganderätten till ett fordon som har giltiga bevis för periodisk trafiksäkerhetsprovning ändras.
5. Registreringsmedlemsstaten ska erkänna giltigheten av ett tillfälligt trafiksäkerhetsintyg som utfärdats i en annan medlemsstat.
6. Provningscentrumen ska på elektronisk väg till den behöriga myndigheten i den berörda medlemsstaten överlämna den information som ingår i de trafiksäkerhetsintyg som de utfärdar. Informationen ska överlämnas inom skälig tid efter utfärdandet av varje trafiksäkerhetsintyg. Medlemsstaterna ska fastställa under hur lång period den behöriga myndigheten ska spara informationen. Perioden får inte vara kortare än 36 månader, utan att detta påverkar tillämpningen av medlemsstaternas nationella skattesystem.
7. Medlemsstaterna ska se till att informationen i det tidigare trafiksäkerhetsintyget görs tillgänglig för inspektörerna.
8. Medlemsstaterna ska se till att resultaten från trafiksäkerhetsprovningen så snart som möjligt anmäls till eller görs elektroniskt tillgängliga för den myndighet som är ansvarig för registrering av fordonet. Denna anmälan ska innehålla den information som anges i trafiksäkerhetsintyget.
9. Senast den [dagen för ikraftträdande + 2 år] ska kommissionen anta genomförandeakter för att fastställa tekniska specifikationer och regler för att
 - (a) säkert utfärda och kontrollera de intyg som avses i punkterna 1 och 2,
 - (b) säkerställa skydd och säkerhet för personuppgifter,
 - (c) fastställa den gemensamma datastrukturen för trafiksäkerhetsintyg,
 - (d) utfärda och kontrollera en giltig, säker och driftskompatibel [streckkod][QR-kod],
 - (e) anmäla betrodda utfärdare av trafiksäkerhetsintyg.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande förfarande som avses i artikel 19.2.

** 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>).”

- (8) Artikel 9 ska ersättas med följande:

”Artikel 9

Uppföljning av brister

1. Om endast mindre brister har konstaterats ska provningen anses vara godkänd, bristerna ska åtgärdas och fordonet ska inte genomgå en ny provning.
2. Vid större brister ska provningen anses vara underkänd. Medlemsstaten eller den behöriga myndigheten ska besluta om en tidsperiod under vilken ett sådant fordon får användas innan det måste genomgå en ny trafiksäkerhetsprovning, som ska äga rum senast två månader efter den första provningen. Resultatet av provningen och tidsfristen fram till den efterföljande provningen ska anmälas till registreringsmedlemsstaten och registreras i fordonsregistret i enlighet med artikel 3a.1 i rådets direktiv 1999/37/EG***. Denna efterföljande provning får utföras i den medlemsstat där fordonet inte klarade den första provningen eller i registreringsmedlemsstaten.
3. Vid farliga brister ska provningen anses vara underkänd. Medlemsstaten eller den behöriga myndigheten får besluta att fordonet i fråga inte får användas på allmän väg och att tillståndet för dess användning i vägtrafik upphävs under en begränsad tid, utan att detta leder till att registreringsprocessen måste göras om. En sådan begäran om upphävande ska anmälas till registreringsmedlemsstaten och upphävandet ska registreras i fordonsregistret i enlighet med artikel 3a.1 i direktiv 1999/37/EG. Om bristerna åtgärdas ska ett nytt trafiksäkerhetsintyg utfärdas utan dröjsmål i vilket det intygas att fordonet är i trafiksäkert skick. Det nya intyget ska utfärdas av den behöriga myndighet som begärde upphävandet.
4. I händelse av uppenbar manipulering av någon komponent i fordonet, inbegripet dess utsläppsbegränsande system, ljuddämpare, säkerhetsrelaterade system eller vägmätare, i syfte att minska eller förvränga fordonets körsträcka, ska sådan manipulering betraktas som en större eller farlig brist och vara belagd med effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande sanktioner.

*** 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>).”

- (9) Artikel 16 ska ersättas med följande:

”Artikel 16

Utbyte av uppgifter mellan medlemsstaternas myndigheter

1. Medlemsstaterna ska bistå varandra vid genomförandet av detta direktiv. De ska utbyta information och uppgifter, särskilt i syfte att vid tidpunkten för

trafiksäkerhetsprovningen kontrollera fordonets rättsliga och tekniska status, vid behov i den medlemsstat där de är registrerade.

Medlemsstaterna ska ge de behöriga myndigheterna i och provningscentrum som godkänts av andra medlemsstater tillgång till uppgifter ur fordonsregister, uppgifter om innehållet i intygen om överensstämmelse, det senaste trafiksäkerhetsintyget, eventuella tekniska vägkontrollrapporter och vägmätarhistoriken för fordonet i de nationella databaserna.

Medlemsstaterna ska sammankoppla sina elektroniska system för trafiksäkerhetsintyg och vägmätarhistorik genom det elektroniska systemet MOVE-HUB som kommissionen har utvecklat på ett sådant sätt att de behöriga myndigheterna och de godkända provningscentrumen i varje medlemsstat kan konsultera den relevanta databasen eller det nationella fordonsregistret i varje annan medlemsstat i realtid.

2. Senast den [FÖR IN DATUM: två år efter detta direktivs ikraftträdande] ska kommissionen anta genomförandeakter för att fastställa de nödvändiga arrangemangen för genomförandet av funktionerna i det elektroniska systemet MOVE-HUB och specificera minimikraven för formatet på och innehållet i den information och de uppgifter som medlemsstaterna ska utbyta om fordon som omfattas av trafiksäkerhetsprovning. Dessa genomförandeakter ska säkerställa skyddet av personuppgifter och ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 19.2.
3. De elektroniska systemsammankopplingar som föreskrivs i punkt 1 ska vara i drift inom ett år efter antagandet av de genomförandeakter som avses i punkt 2.”

(10) Artikel 17 ska ändras på följande sätt:

(a) Första strecksatsen ska ersättas med följande:

”– vid behov enbart uppdatera de bestämmelser av fordonskategori som avses i artiklarna 2.1, 5.1, 5.2, 6.1 och 6.2 om det sker ändringar i fordonskategorierna till följd av ändringar av den lagstiftning för typgodkännande som avses i artikel 2.1, utan att detta påverkar provningarnas omfattning och frekvens,”

(b) Tredje strecksatsen ska ersättas med följande:

”– anpassa punkt 3 i bilaga I efter en positiv kostnads-nyttoanalys rörande förteckningen över komponenter som ska provas, provningsmetoder, orsaker till underkännande och bedömning av brister,”

(c) Följande strecksats ska läggas till som en fjärde strecksats:

”– specificera metoderna för mätning av partikelantal (PN) för gnisttändningsmotorer och för mätning av kväveoxider för kompressions- och gnisttändningsmotorer enligt avsnitt 8.2 i punkt 3 i bilaga I.”

(11) Artikel 20 ska ersättas med följande:

”Artikel 20

Rapportering

Kommissionen ska senast den [två år från den dag som avses i artikel 20a.1] överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet och effekterna av detta direktiv, i synnerhet vad gäller ändamålsenligheten hos bestämmelserna om dess tillämpningsområde, särskilt avseende fordon i kategori L, provningsfrekvens, ömsesidigt erkännande av trafiksäkerhetsintyg vid omregistrering av fordon med ursprung i en annan medlemsstat och erkännande av tillfälliga trafiksäkerhetsintyg. Rapporten ska även innehålla en bedömning av huruvida det är nödvändigt att uppdatera bilagorna, i synnerhet med hänsyn till tekniska framsteg och praxis.”

- (12) Följande artikel ska införas som artikel 20a:

”Artikel 20a

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*** (*e-plattformen*) meddela kommissionen de uppgifter som samlats in för vart och ett av de tre föregående kalenderåren avseende de fordon som kontrollerats på deras territorium. Dessa uppgifter ska omfatta följande (per kalenderår):
 - (a) Antalet provningscentrum per medlemsstat.
 - (b) Antalet kontrollerade fordon.
 - (c) Antalet fordon som kontrollerats per kategori.
 - (d) De områden som kontrollerats och de komponenter som underkänts i enlighet med punkt 3 i bilaga I till detta direktiv.
 - (e) Antal, kategori och [underkännandegrad][provningsresultat] för provade fordon som är registrerade i en annan medlemsstat.Den första rapporten ska avse åren 2027, 2028 och 2029 separat.
2. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa det format som medlemsstaterna ska använda för överföring av de uppgifter som avses i punkt 1 genom e-plattformen. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 19.2.

Kommissionen ska rapportera till Europaparlamentet och rådet om de uppgifter som samlats in enligt punkt 1.

**** 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).”

- (13) Artikel 22 ska ersättas med följande:

Förlängning av giltighetstiden för trafiksäkerhetsintyg i krissituationer

1. I denna artikel gäller följande definitioner:
 - (a) *krissituation*: en exceptionell, oväntad och plötslig händelse som är naturlig eller orsakad av människan och som är av extraordinär karaktär och omfattning, som äger rum inom eller utanför unionen, med betydande direkta eller indirekta konsekvenser för vägtransportområdet och som också förhindrar eller avsevärt försämrar möjligheten för ägare eller innehavare av fordon som är registrerade i medlemsstaterna eller relevanta nationella myndigheter att utföra trafiksäkerhetsprovningar.
 - (b) *krisperiod*: den period under vilken en medlemsstat, i enlighet med det förfarande som avses i punkt 2, har bemyndigats av kommissionen att anta de åtgärder som avses i denna artikel.
 2. I händelse av en krissituation som omfattar hela eller delar av en medlemsstats territorium får medlemsstaten i fråga hänskjuta ärendet till kommissionen genom en vederbörligen motiverad begäran, för antagande av ett beslut om att bemyndiga medlemsstaten att vidta de åtgärder som avses i denna artikel för hela eller delar av sitt territorium. Sådana åtgärder får tillämpas i högst sex månader. Kommissionen får tillåta att åtgärderna på medlemsstatens begäran förlängs med ytterligare sex månader så länge krissituationen kvarstår.
 3. Kommissionen kan besluta att krisperioden inleddes innan ärendet hänsköts av den berörda medlemsstaten i enlighet med punkt 2.
 4. Om kommissionen tar emot vederbörligen motiverade begäranden från två eller fler medlemsstater om en enskild krissituation som omfattar hela eller en del av deras territorier, får den anta ett enda beslut som gäller alla dessa medlemsstater.
 5. Utan hinder av artikel 5.1, artikel 10.1 och punkt 8 i bilaga II får medlemsstaternas behöriga myndigheter förlänga giltighetstiden för trafiksäkerhetsintyg för alla eller vissa fordonskategorier som har löpt ut eller annars skulle löpa ut under krisperioden med högst sex månader. Denna period får förlängas med ytterligare sexmånadersperioder så länge krisen kvarstår och kommissionen tillåter det.
 6. De åtgärder som medlemsstaterna vidtar på grundval av denna artikel ska omedelbart anmälas till kommissionen, som ska underrätta övriga medlemsstater och offentliggöra ett meddelande i Europeiska unionens officiella tidning.”
- (14) Bilagorna I, III och IV ska ändras i enlighet med bilaga I till detta direktiv.

Artikel 2

Ändringar av direktiv 2014/47/EU

Direktiv 2014/47/EU ska ändras på följande sätt:

- (1) Artikel 1 ska ersättas med följande:

”Artikel 1

Innehåll

I detta direktiv fastställs minimikrav för tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon och för fjärranalys av fordon som går i trafik på medlemsstaternas territorium.”

(2) Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

(a) Punkt 1 ska ändras på följande sätt:

i) Följande led ska införas som led aa:

”aa) Motorfordon som har konstruerats och tillverkats primärt för godstransport med en högsta vikt som inte överstiger 3,5 ton – fordonskategori N1.”

ii) Följande stycke ska läggas till som andra stycke:

”Artikel 4a ska också tillämpas på motorfordon som har konstruerats och tillverkats primärt för transport av personer och deras bagage och som har högst åtta sittplatser utöver förarplatsen – fordonskategori M1, och på de två-, tre- eller fyrhjuliga motorfordon som avses i artikel 4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013**** – fordonskategori L.

***** 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>).”

(b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Detta direktiv ska inte påverka medlemsstaternas rätt att genomföra tekniska vägkontroller av fordon som inte avses i punkt 1, eller att kontrollera andra aspekter av vägtransport och trafiksäkerhet eller genomföra kontroller på andra platser än på allmän väg. Ingenting i detta direktiv ska hindra en medlemsstat från att av trafiksäkerhetsskäl begränsa användningen av en viss fordonstyp till vissa delar av sitt vägnät.”

(3) Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

(a) Led 11 ska ersättas med följande:

”11. *trafiksäkerhetsintyg*: en rapport från trafiksäkerhetsprovningen enligt definitionen i artikel 3.12 i direktiv 2014/45/EU.”

(b) Led 18 ska utgå.

(c) Följande led ska läggas till som leden 21 och 22:

”21. *fjärranalys*: kontroll av fordon genom mätning av avgasutsläpp på väg, inklusive kväveoxider och partiklar, eller bullernivåer hos fordon som passerar i närheten av fast eller mobil utrustning på vägen, eller genom avgasspårning när det gäller kontroll av fordon avseende luftförorenande utsläpp.

22. *avgasspårning*: mätning av luftförorenande utsläpp på väg från fordon med ett efterföljande fordon som är utrustat med en lämplig provtagningsanordning och mätinstrument.”

(4) Artikel 4 ska ersättas med följande:

”Artikel 4

System för vägkontroller

Systemet med tekniska vägkontroller ska omfatta användning av fjärranalys enligt artikel 4a, grundläggande tekniska vägkontroller enligt artikel 10.1 och mer ingående tekniska vägkontroller enligt artikel 10.2.”

- (5) Följande artikel ska införas som artikel 4a:

”Artikel 4a

Fjärranalys

1. Medlemsstaterna ska använda fjärranalysteknik för att kontrollera motorfordons utsläpp av luftföroreningar och buller. Varje år ska varje medlemsstat vidta de åtgärder som krävs för att kontrollera motsvarande minst 30 % av parken av motorfordon som är registrerade på dess territorium med hjälp av denna teknik.
2. Medlemsstaterna ska använda resultaten av sådan fjärranalys för att identifiera fordon med höga utsläpp. Ett fordon ska dock inte anses ha underkänts eller klarat en vägkontroll på grundval av en enda fjärranalys.

Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att kontrollera avgasutsläppen, bullernivån eller båda för varje fordon som på grundval av fjärranalysdata från minst tre mätningar av det fordonet inom en sexmånadersperiod misstänks ha utsläpp över en viss nivå. För avgasutsläpp ska denna nivå vara dubbelt så hög som genomsnittsnivån för fordon som tillhör samma fordonskategori och utsläppsklass och som har samma typ av tändning, dvs. gnisttändning eller kompressionständning. För buller ska nivån vara 3 dB över genomsnittsnivån för fordon som tillhör samma fordonskategori.

Medlemsstaterna får utföra denna kontroll på följande sätt:

- (a) Omedelbart efter en fjärranalys, som en del av en teknisk vägkontroll som utförs i enlighet med artikel 10, inklusive en buller- eller avgasutsläppsprovning eller båda i enlighet med punkt 3 objekt 8 i bilaga II.
 - (b) Inom 15 dagar från den senaste fjärranalysen i ett provningscentrum som avses i artikel 12 i direktiv 2014/45/EU, för fordon som är registrerade i den medlemsstat där fjärranalys ägde rum, efter det att ägaren underrättats av den behöriga myndigheten inom fem dagar från den senaste fjärranalysen.
3. När det gäller fordon som är registrerade i en annan medlemsstat ska den behöriga myndigheten via de kontaktpunkter som avses i artikel 17 i detta direktiv underrätta den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten om fjärranalys och om eventuella efterföljande tekniska vägkontroller. Om ingen efterföljande vägkontroll har ägt rum ska registreringsmedlemsstaten begära att innehavaren av registreringsbeviset uppvisar fordonet vid något av de provningscentrum som avses i artikel 12 i direktiv 2014/45/EU senast 45 dagar efter anmälan från den medlemsstat där fjärranalysen ägde rum.
4. Medlemsstaterna får också kontrollera avgasutsläppen, bullernivån eller båda för varje fordon som misstänks avge mer än dubbelt eller mer än 3 dB över de genomsnittsnivåer som avses i punkt 2 på grundval av endast en eller två fjärranalyser. Denna kontroll ska ske i enlighet med punkt 3.”

- (6) Artikel 5.1 och 5.2 ska ersättas med följande:

”1. För fordon som avses i artikel 2.1 a, b, c och d ska medlemsstaterna utföra ett totalt antal grundläggande tekniska vägkontroller per kalenderår som motsvarar minst 5 % av det totala antalet av dessa fordon som är registrerade på deras territorium.

2. För fordon som avses i artikel 2.1 aa ska medlemsstaterna utföra ett totalt antal grundläggande tekniska vägkontroller per kalenderår som motsvarar minst 2 % av det totala antalet av dessa fordon som är registrerade på deras territorium.”

- (7) I artikel 6 ska första stycket ersättas med följande:

”När ett företag tilldelas en riskprofil får medlemsstaterna använda de kriterier som fastställs i bilaga I. Den informationen ska användas för att kontrollera företag med en hög riskvärdering oftare och mer ingående. Riskvärderingssystemet ska hanteras av medlemsstatens behöriga myndigheter.

För fordon av som avses i artikel 2.1 a–c ska medlemsstaterna se till att den information om antalet brister och deras allvarlighetsgrad som anges i bilaga II och, i tillämpliga fall, bilaga III till detta direktiv, som upptäckts hos de fordon som används av enskilda företag införs i det riskvärderingssystem som inrättats enligt artikel 9 i direktiv 2006/22/EG.”

- (8) Artikel 7.1 ska ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna ska kräva att förarna förfogar över det trafiksäkerhetsintyg som motsvarar den senaste periodiska trafiksäkerhetsprovningen i elektroniskt format, eller en bestyrkt utskrift av detta, och rapporten från den senaste tekniska vägkontrollen. Medlemsstaterna ska kräva att deras myndigheter godtar elektroniska bevis för sådana trafiksäkerhetsprovningar och kontroller.”

- (9) Artikel 9 ska ersättas med följande:

”Artikel 9

Val av fordon för grundläggande teknisk vägkontroll

Vid identifiering av fordon som ska genomgå en grundläggande teknisk vägkontroll får inspektörerna i första hand välja fordon som används av företag med en högriskprofil i enlighet med kriterierna i bilaga I till det här direktivet eller i enlighet med direktiv 2006/22/EG. Fordon får också väljas ut för kontroll slumpmässigt eller vid skälig misstanke om att fordonet utgör en risk för trafiksäkerheten eller miljön, även på grundval av fjärranalys.”

- (10) I artikel 10.1 ska andra stycket ändras på följande sätt:

- (a) Led a ska ersättas med följande:

”a) ska inspektören kontrollera det senaste trafiksäkerhetsintyget och den senaste tekniska vägkontrollrapporten, om de finns tillgängliga, i enlighet med artiklarna 7.1 och 18a.1,”

(b) Led c ska ersättas med följande:

”c) ska inspektören göra en okulär bedömning av fordonets lastsäkring i enlighet med artikel 13,”

(11) Artikel 13 ska ersättas med följande:

”Artikel 13

Kontroll av lastsäkring

1. Under en vägkontroll ska fordonet underkastas en kontroll av sin lastsäkring i enlighet med bilaga III, för att säkerställa att lasten är säkrad på ett sådant sätt att den inte hindrar en säker körning eller utgör en risk för liv, hälsa, egendom eller miljön. Kontroller ska utföras för att verifiera att lastenheter vid alla typer av drift av fordonet, inbegripet nödsituationer eller start i uppförsbacke,
 - (a) kan förskjutas endast minimalt från sitt läge i förhållande till varandra, väggar eller andra ytor i fordonet,
 - (b) inte kan förskjutas från lastutrymmet eller hamna utanför lastytan.
2. Utan att det påverkar de krav som är tillämpliga för transport av vissa kategorier av varor, t.ex. varor som omfattas av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG****, ska lastsäkring och kontroll av lastsäkring utföras i enlighet med principerna och, i tillämpliga fall, standarderna i avsnitt I i bilaga III till det här direktivet. Den senaste versionen av standarderna enligt punkt 5 i det avsnittet får användas.
3. De uppföljningsförfaranden som avses i artikel 14 ska även tillämpas vid större eller farliga brister relaterade till lastsäkring.
4. Medlemsstaterna ska se till att personal som deltar i lastsäkringskontroller har fått lämplig utbildning för detta.

***** Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar (EUT L 260, 30.9.2008, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).”

(12) I artikel 14 ska följande punkt läggas till som punkt 4:

”4. Uppenbar manipulering av någon del av fordonet, inbegripet dess utsläpps begränsande system, ljuddämpare och säkerhetsrelaterade system, ska betraktas som allvarliga eller farliga brister och ska vara belagd med effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande sanktioner.”

(13) Artikel 16.2 ska ersättas med följande:

”2. När en mer ingående kontroll har genomförts ska inspektören upprätta en rapport i enlighet med bilaga IV. Medlemsstaterna ska se till att föraren av fordonet får en elektronisk kopia av kontrollrapporten.”

(14) Artikel 18.1 ska ersättas med följande:

”1. När större eller farliga brister, eller brister som leder till en inskränkning av eller förbud mot fordonets användning, identifierats hos ett fordon som inte är registrerat i den medlemsstat där kontrollen genomförs, ska kontaktpunkten anmäla kontrollresultaten till kontaktpunkten i den medlemsstat där fordonet är registrerat. Anmälan ska innehålla de delar av vägkontrollrapporten som fastställs i bilaga IV och ska lämnas till kontaktpunkten i registreringsmedlemsstaten via det system för tekniska vägkontroller som avses i artikel 3 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2205*****.

Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa närmare bestämmelser för förfarandet för anmälan av fordon med större eller farliga brister till kontaktpunkten i medlemsstaten där fordonet är registrerat, i enlighet med första stycket i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 23.2.

***** Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2205 av den 29 november 2017 om närmare bestämmelser för förfarandet för anmälan av nyttofordon med större eller farliga brister som identifierats vid en teknisk vägkontroll (EUT L 314, 30.11.2017, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj)”.

(15) Följande artikel ska införas som artikel 18a:

”Artikel 18a

Utbyte av uppgifter mellan medlemsstaternas myndigheter

1. Medlemsstaterna ska bistå varandra vid genomförandet av detta direktiv. De ska utbyta information och uppgifter, särskilt i syfte att, om det är nödvändigt, vid tidpunkten för vägkontrollen kontrollera fordonets rättsliga och tekniska status i den medlemsstat där fordonet är registrerat.

Medlemsstaterna ska ge de behöriga myndigheterna i andra medlemsstater tillgång till uppgifter om innehållet i intygen om överensstämmelse, det senaste trafiksäkerhetsintyget, eventuella rapporter om teknisk vägkontroll samt fordonets vägmätarhistorik i de nationella databaserna.

Medlemsstaterna ska sammankoppla sina elektroniska system för trafiksäkerhetsintyg och vägmätarhistorik genom det elektroniska systemet MOVE-HUB som kommissionen har utvecklat på ett sådant sätt att de behöriga myndigheterna i varje medlemsstat kan konsultera den relevanta databasen eller det nationella fordonsregistret i varje annan medlemsstat i realtid.

2. Senast den [FÖR IN DATUM: två år efter detta direktivs ikraftträdande] ska kommissionen anta genomförandeakter för att fastställa de nödvändiga arrangemangen för genomförandet av funktionerna i det elektroniska systemet MOVE-HUB och specificera minimikraven för formatet på och innehållet i den information och de uppgifter som medlemsstaterna ska utbyta om de fordon som omfattas av vägkontroller. Dessa genomförandeakter ska säkerställa skyddet av personuppgifter och ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 23.2.

3. De elektroniska systemsammankopplingar som föreskrivs i punkt 1 ska vara i drift inom ett år efter antagandet av de genomförandeakter som avses i punkt 2.”

- (16) Artikel 20 ska ersättas med följande:

”Artikel 20

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***** (*e-plattformen*) meddela kommissionen de uppgifter som samlats in för vart och ett av de tre föregående kalenderåren avseende de fordon som kontrollerats på deras territorium. Dessa uppgifter ska omfatta följande information, per kalenderår:
 - (a) Antalet kontrollerade fordon.
 - (b) Antalet fordon som kontrollerats per kategori.
 - (c) Registreringsland för varje fordon som kontrollerats.
 - (d) Vid mer ingående kontroller: vilka områden som kontrollerats och vilka komponenter som underkänts i enlighet med punkt 10 i bilaga IV till detta direktiv.
 - (e) Resultaten av den fjärranalys som utförts i enlighet med artikel 4a i detta direktiv.

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

2. Kommissionen ska anta genomförandeakter med närmare bestämmelser om formatet för överföring av de uppgifter som avses i punkt 1 via e-plattformen. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 23.2. Fram till dess att sådana bestämmelser träder i kraft ska medlemsstaterna använda standardformuläret för rapportering i bilaga V.

Kommissionen ska vidarebefordra den insamlade informationen till Europaparlamentet och rådet.

***** 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).”

- (17) Artikel 21 ska ändras på följande sätt:

- (a) Andra och tredje strecksatserna ska ersättas med följande:

”– uppdatera punkt 3 i bilaga II med avseende på metoder i de fall då effektivare provningsmetoder utvecklas och utan att utvidga förteckningen över komponenter som ska provas,
– anpassa punkt 3 i bilaga II efter en positiv kostnads-nyttoanalys rörande förteckningen över komponenter som ska provas, provningsmetoder, orsaker till underkännande och bedömning av brister, vid ändring av obligatoriska krav som är relevanta för typgodkännande i unionens säkerhets- eller miljölagstiftning.”

(b) Följande strecksatser ska läggas till som strecksatserna fyra och fem:

- ”– fastställa gemensamma gränsvärden [för fjärranalys] för utsläpp av avgaser eller buller, eller för bådadera, som ska användas för att identifiera fordon med höga utsläpp, på grundval av de resultat som medlemsstaterna meddelat kommissionen i enlighet med artikel 20.1 e; olika gränsvärden får fastställas för identifiering av fordon med defekta utsläppsbegränsande system och fordon med manipulerade utsläppsbegränsande system,
- specificera metoderna för mätning av partikelantal för gnisttändningsmotorer och för mätning av kväveoxider för kompressions- och gnisttändningsmotorer enligt punkt 8.2 i bilaga II.”

(18) Artikel 24 ska ersättas med följande:

”Artikel 24

Rapportering

Kommissionen ska senast [två år från den dag som avses i artikel 20.1] till Europaparlamentet och rådet överlämna en rapport om genomförandet och effekterna av detta direktiv. Rapporten ska framför allt innehålla en analys av hur direktivet har bidragit till att förbättra trafiksäkerheten och minska utsläppen.”

(19) Bilagorna II, III, IV och V ska ändras i enlighet med bilaga II till detta direktiv.

Artikel 3

1. Medlemsstaterna ska senast den [FÖR IN DATUM: två år efter detta direktivs ikraftträdande] sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast underrätta kommissionen om texten till dessa bestämmelser.

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 4

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

Artikel 5

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

FINANSIERINGS- OCH DIGITALISERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

Innehåll

1.	GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET	5
1.1	Förslaget eller initiativets titel	5
1.2	Berörda politikområden	5
1.3	Mål	5
1.3.1	Allmänt/allmänna mål	5
1.3.2	Specifikt/specifika mål	5
1.3.3	Verkan eller resultat som förväntas	5
1.3.4	Prestationsindikatorer	6
1.4	Förslaget eller initiativet avser	7
1.5	Grunder för förslaget eller initiativet	7
1.5.1	Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet	7
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.	7
1.5.3	Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder	8
1.5.4	Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument	9
1.5.5	Bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning	10
1.6	Förslaget eller initiativets varaktighet och budgetkonsekvenser	10
1.7	Planerad(e) genomförandemetod(er)	10
2.	FÖRVALTNING	13
2.1	Regler om uppföljning och rapportering	13
2.2	Förvaltnings- och kontrollsystem	14
2.2.1	Motivering av den budgetgenomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås	14
2.2.2	Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna	14
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)	14
2.3	Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter	14

3.	FÖRSLAGETS ELLER INITIATIVETS BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER.....	16
3.1	Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och utgiftsposter i den årliga budgeten	16
3.2	Förslagets beräknade budgetkonsekvenser för anslagen.....	17
3.2.1	Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen.....	17
3.2.1.1	Anslag i den antagna budgeten	17
3.2.2	Beräknad output som finansierats med driftsanslag (ska inte fyllas i för decentraliserade byråer)	20
3.2.3	Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen	21
3.2.3.1	Anslag i den antagna budgeten.....	21
3.2.4	Beräknat personalbehov	21
3.2.4.1	Finansierat med den antagna budgeten	21
3.2.5	Översikt över beräknad inverkan på it-relaterade investeringar	22
3.2.6	Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen.....	22
3.2.7	Bidrag från tredje part	23
3.3	Beräknad inverkan på inkomsterna	23
4.	DIGITALA INSLAG	24
4.1	Krav med digital relevans	24
4.2	Data	26
4.3	Digitala lösningar	26
4.4	Interoperabilitetsbedömning	27
4.5	Åtgärder till stöd för digitalt genomförande	27

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1 Förslaget eller initiativets titel

Förslag till direktiv om 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 om 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.

1.2 Berörda politikområden

Transport, trafiksäkerhet.

1.3 Mål

1.3.1 Allmänt/allmänna mål

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

1.3.2 Specifikt/specifika mål

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 fordonsstatus.

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, med effekter som uppskattas till 6 912 räddade liv och undvikande av 64 885 allvarliga skador. Det kommer också att bidra till hållbar mobilitet genom att minska utsläppen av luftföroreningar och buller, vilket kommer att leda till externa kostnadsbesparingar 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 tekniska inspektioner.

Det förväntas också medföra betydande fördelar genom införande av provningsmetoder för inspektion av elfordon, förbättrad utsläppsprovning (mätning av kväveoxider och partikelantal) samt införande 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 att vägkontrollerna utvidgas till att omfatta lätta nyttofordon. Det förväntas leda till en betydande minskning av vägmätarmanipulationer 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 tekniska inspektioner i nationella databaser och utvidgning av uppgifter i de nationella fordonsregistren.

De totala fördelarna uppskattas till 391,6 miljarder euro, uttryckt som nuvärde under perioden 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 tendenser när det gäller 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 i närtid. I framtiden kan analyser av registreringsapparater för händelsedata enligt förordningen om allmän säkerhet ge en mer detaljerad inblick i orsakerna till en betydande andel av olyckorna. 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 inom *luft- och bullerföroreningar* kontinuerligt av EES. En del av den minskning som förväntas ske med tiden kommer att vara kopplat till detta initiativ genom bättre underhåll av fordon och mindre manipulering av utsläppsbegränsande system. Framstegen mot målet att bidra till hållbar mobilitet kan mätas genom tendenserna i resultaten av periodiska tekniska inspektioner och vägkontroller samt genom fjärranalysdata.

När det gäller målet att *underlätta den fria rörligheten* kommer framgångsindikatorer att vara antalet medlemsstater som erkänner periodiska tekniska inspektioner som genomförts 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 åtgärd⁵⁶
- ☒ 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 tekniska inspektioner måste uppdatera provningskraven och införa några nya, vilket kommer att kräva ytterligare investeringar i utrustning, provningskapacitet och utbildning av inspektörer. Centrumen för periodiska tekniska inspektioner 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 tekniska inspektioner.

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 fordonsdata som är nödvändiga för att utföra periodiska tekniska inspektioner 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 tekniska inspektioner 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 tekniska inspektionerna 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.*

Även om den tekniska utvecklingen sannolikt kommer att förbättra fordonssäkerheten ytterligare tar det tid att införa ny teknik i EU:s fordonspark, och vissa av de nya inslagen kan också medföra nya risker. På samma sätt kan

⁵⁶

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

manipulering visserligen försvåras av tekniska lösningar, men det är osannolikt att den skulle försvinna utan möjligheten att genom fordonsprovningar upptäcka olagliga modifieringar, särskilt av programvaran för motorstyrning, vilket kan uppnås t.ex. genom att säkra bättre tillgång till fordonsdata. Utan ingripande 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 från 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 utarbета avtal för att erkänna varandras trafiksäkerhetsintyg. Det systemiska problemet med otillräckligt och ineffektivt utbyte av trafiksäkerhetsrelaterade fordonsdata 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 fordonsdata 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 enhetlig marknad. Den inre marknadens 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 fordonsdata 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 fordonsindustrin.

1.5.3 Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder

Olika åtgärder har införts på EU-nivå sedan 1977 eftersom medlemsstaterna hade börjat utveckla sina egna nationella bestämmelser om trafiksäkerhetsprovning av fordon, vilket ledde till bristande harmonisering. Trafiksäkerhetspaketet från 2014 byggde på kraven i de tidigare direktiven om trafiksäkerhetsprovning, vägkontroller och regler om fordons registreringsdokument. 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 tekniska inspektioner också samarbete och informationsutbyte mellan medlemsstaterna, vilket 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 finns installerade i moderna fordon. När det gäller avancerade förarstödsystem, intelligenta transportsystem (ITS), människa-maskingränssnitt och elektroniska säkerhetsfunktioner verkar de tre direktiven inte utgöra en tillräckligt omfattande ram. Trafiksäkerhetspaketet omfattar för närvarande inte särskilda provningsprotokoll för att säkerställa överensstämmelse och underhåll av el- och hybridfordon, inklusive 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 tekniska inspektioner 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 manipulering/defekt avseende kväveoxider eller 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 alla länder använder. Även om harmoniseringen av registreringsbevis för fordon gjorde det lättare för människor att registrera fordon från andra medlemsstater och EES finns det utrymme för förbättringar av 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 det säkerställer 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 trafiksäkerhetspolitik 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 tillämpliga dataskyddsregler (allmänna 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 minimistandarderna under fordonets hela livslängd. Förslaget säkerställer anpassning mellan periodiska tekniska inspektioner och vägkontroller och typgodkännandeförfarandet, bland annat när det gäller användningen av elektroniska periodiska tekniska inspektioner. Förslaget är också förenligt med kraven i lagstiftningen om utjänta 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 det it-system som fungerar som ett gemensamt gränssnitt för att stödja samverkan mellan statliga myndigheter och organisationer, särskilt när det gäller utbyte av fordonsrelaterad information. Informationsfunktionen kommer att bygga på den befintliga plattform (MOVE-HUB) som kommissionen har utvecklat och driver med avseende på utbyte av olika slags information om vägtransporter mellan medlemsstaterna. En uppgradering av detta system skulle vara det bästa sättet att använda den nuvarande organisationen och de resurser som hittills investeras.

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 [den DD/MM]ÅÅÅÅ till och med [den 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)**⁵⁷

☒ **Direkt förvaltning** som sköts av kommissionen

⁵⁷

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 nettonuvärde) enligt följande:

- De icke återkommande anpassningskostnaderna (engångskostnader) för 2027 till följd av den nödvändiga tekniska uppdateringen av it-plattformen och provning av densamma för utbyte av fordonsrelaterad information mellan medlemsstaterna uppskattas till 200 000 euro.
- Löpande anpassningskostnader (underhåll och stöd till den särskilda plattformen) som 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 tekniska inspektioner ska medlemsstaterna, i enlighet med artikel 20a i direktivet om periodiska tekniska inspektioner, via rapporteringsplattformen online⁵⁸ (*e-plattformen*) meddela kommissionen de uppgifter som samlats in för vart och ett av de tre föregående kalenderåren avseende de fordon som inspekterats på deras territorium. Dessa uppgifter ska ange följande (per kalenderår):

- Antalet provningscentrum per medlemsstat.
- Antalet kontrollerade fordon.
- Antalet fordon som kontrollerats per kategori.
- 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 avseende avser de fordon som kontrollerats på deras territorium. Dessa uppgifter ska ange följande (per kalenderår):

- Antalet kontrollerade fordon.
- Antalet fordon som kontrollerats per kategori.
- Registreringsland för varje fordon som kontrollerats.
- Vid mer ingående kontroller: vilka områden som kontrollerats och vilka komponenter som underkänts i enlighet med punkt 10 i bilaga IV.
- Resultaten av den fjärranalys som utförts i enlighet med artikel 4a.

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.

⁵⁸

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).

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 utförts internt för att identifiera de områden som är mest sårbara för bedrägerier, de kontroller som redan finns och de åtgärder som krävs för att förbättra GD Transport och rörlighets kapacitet att förebygga, upptäcka och korrigera bedrägerier.

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. ⁵⁹	från Efta-länder ⁶⁰	från kandidatländer och potentiella kandidater ⁶¹	från andra tredjeländer	övriga inkomster avsatta för särskilda ändamål
01	02.20.04.01	Diff.	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 kandidater	från andra tredjeländer	övriga inkomster avsatta för särskilda ändamål
	[XX.YY.YY.YY]	Diff./Icke-diff.	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ
	[XX.YY.YY.YY]	Diff./Icke-diff.	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ
	[XX.YY.YY.YY]	Diff./Icke-diff.	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ

⁵⁹ Differentierade respektive icke-differentierade anslag.

⁶⁰ Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

⁶¹ Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidater i västra Balkan.

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	År	År	År	TOTALT Budgettram 2021–2027
			2024	2025	2026	2027 ⁶²	
Driftsanslag							
Budgetpost 02 20 04 01	Åtaganden	(1a)				0,25	0,250
	Betalningar	(2a)				0,25	0,250
Budgetpost	Åtaganden	(1b)					0,000
	Betalningar	(2b)					0,000
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program ⁶³							
Budgetpost		(3)					0,000
TOTALA anslag för GD MOVE	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	År	År	År	TOTALT Budgettram 2021–2027
			2024	2025	2026	2027	

⁶² 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.

⁶³ 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.

TOTALA driftsanslag	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 administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALA anslag för RUBRIKERN 1 i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	=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
			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT Budgetram 2021–2027
• TOTALA driftsanslag (alla driftsposter)	Åtaganden	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,250
	Betalningar	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,250
• TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program (alla driftsrelaterade rubriker)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALA anslag för rubrikerna 1–6 i den fleråriga budgetramen (referensbelopp)	Åtaganden	=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”				
GD: Transport och rörlighet			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027 ⁶⁴	TOTALT Budgetram 2021–2027
• Personalresurser			0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
• Övriga administrativa utgifter			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALT GD Transport 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 RUBRIKERNÄ 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

⁶⁴ Den tekniska och digitala ramen kräver ytterligare personalresurser motsvarande en heltidsekvivalent/ r från och med 2027. Detta kommer inte att påverka den fleråriga budgetramen för efterföljande  r.

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

Åtagandebemyndiganden i miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

Ange mål och output ↓			År 2024		År 2025		År 2026		År 2027		För in så många år som behövs för att redovisa hur länge resursanvändningen påverkas (jfr avsnitt 1.6)						TOTALT	
	OUTPUT																	
	Typ ⁶⁵	Genomsnittliga kostnader	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Totalt antal	Total kostnad
SPECIFIKT MÅL nr 1 ⁶⁶ ...																		
- Output																		
- Output																		
- Output																		
Delsumma för specifikt mål nr 1																		
SPECIFIKT MÅL nr 2...																		
- Output																		
Delsumma för specifikt mål nr 2																		
TOTALT																		

⁶⁵ 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).

⁶⁶ Mål som redovisats under avsnitt 1.3.2: "Specifikt/specifika mål"

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	År	År	År	TOTALT 2021–2027
	2024	2025	2026	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

ANTAGNA ANSLAG	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027 ⁶⁷
• 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
• Extern personal (heltidsekvivalenter)				
20 02 01 (kontraktsanställda och nationella experter finansierade genom ramanslaget)	0	0	0	0

⁶⁷

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.

20 02 03 (kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter och unga experter som tjänstgör vid EU:s delegationer)	0	0	0	0
Post för admin. stöd [XX.01.YY.YY]	- vid huvudkontoret	0	0	0
	- vid EU:s delegationer	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	0	0	0	1

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.

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 Budgettra m 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 operativa program som inte omfattas av kommissionens administrativa självständighet och institutionella befogenheter	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
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 samfinansiering					

3.3 Beräknad inverkan på inkomsterna

- ☒ Förslaget/initiativet påverkar inte inkomsterna.
- ☐ Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:
 - ☐ 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 ⁶⁸			
		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).

⁶⁸ Vad gäller traditionella egna medel (tullar, sockeravgifter) ska nettobeloppen anges, dvs. bruttobeloppen minus 20 % avdrag för uppbördskostnader.

4. DIGITALA INSLAG

4.1 Krav med digital relevans

Krav 1: Krav på trafiksäkerhetsintyg i elektroniskt format

- Direktiv 2014/45/EU (periodiska tekniska inspektioner), artikel 8.2.
- Det nuvarande direktivet om periodiska tekniska inspektioner tillåter användning av ett "elektroniskt" trafiksäkerhetsintyg, men kräver att en bestyrkt utskrift tillhandahålls till den person som uppvisar fordonet för den periodiska tekniska inspektionen. Genom åtgärden begränsas kravet till enbart utfärdande av ett elektroniskt dokument, medan en utskrift endast tillhandahålls om den person som uppvisar fordonet begär det.
- Utbytet av uppgifter gällande periodiska tekniska inspektioner enligt krav 1 kommer att göra det möjligt för de verkställande myndigheterna att kontrollera statusen för alla fordon som är registrerade i EU vid en vägkontroll eller vid omregistrering, utan att fordonsägaren behöver uppvisa ett utskrivet intyg.
- Berörda intressenter: Medlemsstaterna, fordonsägare.
- Förvaltning av befintliga nationella fordonsregister och databaser för periodiska tekniska inspektioner.

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

- Artikel 15 i reviderat direktiv 1999/37/EG (registreringsbevis), artikel 16 i direktiv 2014/45/EU (periodiska tekniska inspektioner) och artikel 18a i direktiv 2014/47/EU (vägkontroller).
- Denna åtgärd kommer att kräva att medlemsstaterna ger tillgång till andra medlemsstater som begär registreringsdata eller fordonsdata relaterade till periodiska tekniska inspektioner och vägmätarhistorik för fordon som är registrerade på deras territorium.
- Berörda intressenter: Medlemsstaterna, kommissionen.
- För att underlätta datautbytet skulle åtgärden kräva att medlemsstaterna ansluter sina nationella databaser (fordonsregister och tillhörande databaser för periodiska tekniska inspektioner i förekommande fall) till den befintliga plattformen MOVE-HUB som kommissionen utvecklat och driver med avseende på utbyte av olika vägtransportrelaterade uppgifter mellan medlemsstaterna.

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

- Reviderat direktiv 1999/37/EG, artiklarna 2, 3 och 5 samt bilaga III.
- Genom åtgärden införs kravet på att utfärda nya registreringsbevis i digitalt format som standard. De tekniska detaljerna i det digitala/mobila registreringsbeviset kommer att anges 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.

- Berörda intressenter: Medlemsstaterna, fordonsägare.
- 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 registreringsbeviset för fordon användas för att bekräfta registreringen av fordonet, för att kontrollera vissa tekniska uppgifter om det (det skulle gå att lagra fler uppgifter i den digitala versionen än i 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 tekniska inspektioner, ändringar på grund av omvandling)

- Reviderat direktiv 1999/37/EG, artikel 6, bilagorna I och II.
- Genom detta åstadkoms 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. Fordonets status (t.ex. avregistrerat, tillfälligt avregistrerat, tillfälligt upphävt, exporterat, uttjänt, förstört) c. Status gällande periodiska tekniska inspektioner (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 huruvida batteriet har reparerats eller bytts ut, d. Ändringar i dokumentationen eller omvandlingen – varje viktig fordonsreovering som ska godkännas och registreras. e. För fordon som avregistreras permanent: information om skälen till avregistreringen.
- Berörda intressenter: Medlemsstaterna, fordonsägare.
- Förvaltning av befintliga nationella fordonsregister och databaser för periodiska tekniska inspektioner.

Krav 5: Registrering av vägmätarställningar i nationella databaser

- Artikel 4a i direktiv 2014/45/EU (periodiska tekniska inspektioner).
- 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 uppkopplade fordon. Enligt artikeln ska medlemsstaterna också dela vägmätarhistorik med inspektörer, innehavaren av registreringsbeviset och behöriga myndigheter i medlemsstaterna (se krav 2).
- Berörda intressenter: Medlemsstaterna, fordonsreparatörer, verkstäder, fordonstillverkare, fordonsägare och potentiella köpare.

Krav 6: Medlemsstaternas rapportering av uppgifter till kommissionen

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

- Liknar men är enklare och mindre frekvent än det nuvarande rapporteringskravet enligt direktivet om vägkontroller. Medlemsstaterna kommer att vara skyldiga att vart tredje år lämna en minimiuppsättning information om periodiska tekniska inspektioner, 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.
- Berörda intressenter: Medlemsstaterna.

4.2 Data

Inga uppgifter kommer att samlas in på kommissionsnivå, förutom ackumulerade uppgifter från medlemsstaternas rapportering (se krav 6 ovan 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 och typerna av brister.

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

De 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.

Utbytet av information om trafiksäkerhets- och registreringsuppgifter kommer att behöva anpassas till tillämpliga dataskyddsregler (allmänna 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 tekniska inspektioner i förekommande fall) till den befintliga plattformen MOVE-HUB som kommissionen utvecklat och driver med avseende på utbyte av olika vägtransportrelaterade uppgifter mellan medlemsstaterna. Ingen ytterligare programvara kommer att behöva utvecklas för att samla in meddelandestatistik. MOVE-HUB kan också 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 (krav 1, 3, 4) kräver inte någon central lösning och kommer att bygga på de befintliga nationella digitala lösningarna. Krav 5 kräver antingen upprättande av nationella databaser (liksom det belgiska Car-Pass-systemet) eller användning av nationella fordonsregister för registrering av vägmätarställningar.

Alla föreslagna krav (krav 1, 2, 3, 4, 5, 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 bygga på den onlineplattform som kommissionen inrättat (e-

plattformen⁶⁹) för att underlätta kommunikationen mellan kommissionen och medlemsstaterna.

När det gäller såväl periodiska tekniska inspektioner som vägkontroller måste medlemsstaterna via rapporteringsplattformen online (*e-plattformen*) meddela kommissionen uppgifterna för vart och ett av de tre föregående kalenderåren avseende 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

Krav 2 kommer att kräva att medlemsstaterna ger tillgång till andra medlemsstater som begär registreringsdata eller fordonsdata relaterade till periodiska tekniska inspektioner 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 tekniska inspektioner i förekommande fall) till den befintliga plattformen MOVE-HUB som kommissionen utvecklat och driver med avseende på utbyte av olika vägtransportrelaterade uppgifter mellan medlemsstaterna.

När det gäller interoperabilitet kommer krav 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 förstärks 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 det krävs att medlemsstaterna anpassar sina processer så att det blir möjligt att använda och få tillgång till nämnda intyg och handlingar över gränserna.

4.5 Åtgärder till stöd för digitalt genomförande

För att underlätta ett smidigt genomförande av de krav med digital relevans som anges i avsnitt 4.1 måste genomförandeakterna/de delegerade akterna antas med avseende på

⁶⁹ 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).

följande:

- Ange en minsta uppsättning tekniska uppgifter som krävs för att utföra regelbundna tekniska inspektioner vilka 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 (EU) 2019/621.
- För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av det digitala trafiksäkerhetsintyget bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att specificera interoperabilitetsegenskaper och säkerhetsåtgärder som är tillämpliga på de QR-koder som införs i trafiksäkerhetsintyg.
- För att åtgärda gränsöverskridande problem bör medlemsstaterna bistå varandra vid genomförandet av direktiven 2014/45/EU och 2014/47/EU. I detta syfte behövs regler om utbyte av information och fordonsdata för att kontrollera ett fordonas rättsliga och tekniska status, vägmätarhistorik samt innehållet i trafiksäkerhetsintyg och rapporter från tekniska vägkontroller.
- Funktionerna i MOVE-HUB bör utvidgas ytterligare för att möjliggöra nödvändigt utbyte av information och/eller fordonsdata för de syften som avses i direktiven 2014/45/EU och 2014/47/EU, särskilt för att specificera formatet på och innehållet i den information/de uppgifter som ska utbytas. Medlemsstaterna bör ansluta sina elektroniska system med information om trafiksäkerhetsintyg och vägmätarhistorik till MOVE-HUB-systemet.
- Säkerställa enhetliga villkor för medlemsstaternas genomförande av rapporteringskraven, där medlemsstaterna vart tredje år bör rapportera om genomförandet av direktiv 2014/45/EU och direktiv 2014/47/EU.