

Bryssel den 27 november 2025
(OR. en)

15613/25

**Interinstitutionellt ärende:
2025/0097 (COD)**

**TRANS 557
CODEC 1852
ENV 1240
MI 922**

NOT

från: Rådets generalsekretariat

till: Rådet

Föreg. dok. nr: 14625/25

Komm. dok. nr: 8255/25

Ärende: 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
– Allmän riktlinje

I. INLEDNING

1. Den 24 april 2025 lade kommissionen fram två lagstiftningsförslag för att se över 2014 års trafiksäkerhetspaket. Genom det ena av förslagen införs ändringar i 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. Det andra förslaget ersätter direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon.

2. Båda förslagens allmänna mål är att ytterligare förbättra trafiksäkerheten i EU, bidra till hållbar mobilitet och underlätta den fria rörligheten för personer och varor i EU. Dessutom har förslaget om ändring av direktivet om periodiska tekniska inspektioner och direktivet om vägkontroller följande specifika mål:
 - a. Att säkerställa konsekvens, objektivitet och kvalitet i trafiksäkerhetsprovningen genom att införliva tekniska framsteg, särskilt provning av elfordon och avancerade förarstödsystem, införande av nya provningsmetoder för gasformiga utsläpp (kväveoxider och partikelantal) och buller samt användning av utrustning för utsläpps- och bullermätning på allmänna vägar för att upptäcka fordon med höga utsläpp.
 - b. Att minska manipuleringen och förbättra upptäckten av defekta fordon med bristfälliga eller manipulerade säkerhetssystem och utsläpps begränsande system samt manipulerade vägmätare. Detta mål består av ändringar av de regelbundna inspektionernas omfattning och frekvens, ändringar av inspektionsnormerna och inrättande av ett system för registrering av vägmätare.
 - c. Att förbättra den elektroniska lagringen och utbytet av relevanta uppgifter om fordonsidentifiering och fordonsstatus och därmed förbättra tillgången till uppgifter och underlätta ömsesidiga erkännande från de verkställande myndigheternas sida.

II. ARBETET VID ÖVRIGA INSTITUTIONER

3. Europaparlamentet utsåg utskottet för transport och turism (TRAN) till ansvarigt utskott för detta förslag, och Jens GIESEKE (EPP, DE) utsågs till föredragande den 22 september 2025.
4. Europeiska ekonomiska och sociala kommittén antog ett yttrande den 18 september 2025. Europeiska regionkommittén beslutade att inte yttra sig i ärendet.

III. ARBETET I RÅDET OCH DESS FÖRBEREDANDE ORGAN

5. Arbetsgruppen för landtransporter började arbeta med förslaget den 30 april 2025 under det polska ordförandeskapet med en allmän presentation av kommissionen av förslaget och dess konsekvensbedömning¹.
6. Under det polska ordförandeskapet diskuterade rådet trafiksäkerhetspaketet den 5 juni 2025. Ministrarna välkomnade översynen av de nuvarande direktiven och ambitionen att gå mot mer harmonisering, digitalisering och modernisering. I sina inlägg underströk flera ministrar också behovet av realistiska tidsfrister för genomförandet och av att begränsa kostnaderna och den administrativa bördan till ett minimum.
7. Det danska ordförandeskapet gjorde en ingående granskning av förslaget i arbetsgruppen mellan juli och november 2025. På grundval av delegationernas synpunkter som lagts fram vid arbetsgruppens möten och i skriftlig form av utarbetade ordförandeskapet åtta kompromisstexter.
8. Delegationerna värdesatte kommissionens förberedande arbete, men uttryckte flera farhågor. Dessa farhågor gällde merkostnader för fordonsägare vars fordon skulle kontrolleras mer ingående eller oftare, kapacitetsbegränsningar och effektiv drift av kontrollcentrum och vägkontrollgrupper och administrativa kostnader, såsom driftskostnader för ny utrustning. Flera delegationer hade önskat tydligare social hänsyn i förslaget när det gäller ägare till äldre bilar och påpekade att tekniska brister i bilar sällan är orsaken till olyckor.
9. En annan källa till farhågor var den praktiska genomförbarheten. Delegationerna ifrågasatte skalbarheten hos nya provningsmetoder vars användning hade bevisats under laboratorieförhållanden (mätning av kväveoxider för dieslbilar efter varmkörning) och införandet i medlemsstaterna av metoder som ännu inte är utvecklade (mätning av partikelantal och mätning av kväveoxider för bensinbilar) eller som inte används i någon större utsträckning (utsläppsmätning genom fjärranalys).

¹ Konsekvensbedömningsrapporten bifogas det andra förslaget, ST 8259/25 ADD 5–7.

10. Vissa delegationer stödde dock kommissionens förslag om fjärranalys, medan andra stödde nya utsläppsprovningar om de tillämpas på mer begränsade fordonsgupper eller endast vid vägkontroller. Det var därför särskilt svårt att nå en kompromiss om nya provningsmetoder för utsläpp och fjärranalys.

11. De viktigaste ändringarna från ordförandeskapet är följande:

Direktivet om periodiska tekniska inspektioner

- a. Omfattning och minsta provningsfrekvens (artiklarna 2 och 5 i den ändrade rättsakten): I kompromissen bibehålls den omfattning av provningarna och de minsta frekvenser som för närvarande tillämpas. Detta innebär att den föreslagna övergången till årlig provning i stället för provning två gånger om året efter tio år och införandet av ytterligare provningar för lastbilar inte följs, och att det nuvarande undantaget som gör det möjligt att undanta motorcyklar när alternativa åtgärder tillämpas bibehålls.
- b. Provning i en annan medlemsstat än registreringsmedlemsstaten (artikel 4.4, artikel 5.1 sista stycket och artikel 8.1a): Kompromissen följer kommissionens strategi för ett tillfälligt trafiksäkerhetsintyg i en annan medlemsstat, men utvidgar tillämpningsområdet till lätta nyttofordon. Kompromissen förstärker kommunikationen mellan de berörda medlemsstaterna och ger större flexibilitet i fråga om när den efterföljande regelbundna trafiksäkerhetsprovningen ska utföras i registreringsmedlemsstaten.
- c. Vägmätarställningar (artikel 4a): Ordförandeskapet håller fast vid skyldigheten i förslaget att inrätta nationella databaser över vägmätarställningar, vilket innebär att ett effektivt verktyg införs för att bekämpa bedrägerier i fråga om antal kilometer som fordonet har körts. Det preciseras att detta endast bör omfatta personbilar och lätta nyttofordon. De situationer då det är obligatoriskt att läsa av vägmätarna och föra in uppgifterna i databasen är mer begränsade än i förslaget. Utöver provningscentrumen, som redan måste registrera vägmätardata, kommer verkstäder som godkänts av fordonstillverkare och tillverkare med avseende på uppkopplade fordon att ingå i rapporteringssystemet. Det är upp till medlemsstaten att besluta om ytterligare situationer då vägmätarställningarna ska föras in i databasen.

- d. Nya provningsmetoder för utsläpp (artikel 6 och post 8.2 i bilaga I): Kompromissen syftar å ena sidan till att göra provningarna vid periodiska tekniska inspektioner tillräckligt känsliga så att man kan upptäcka utsläppsfel i moderna fordon, som är mycket renare om de fungerar i enlighet med tillverkarnas konfigurationer, och följaktligen avsevärt bidra till EU:s politiska mål för luftkvalitet² och till genomförandet av nya utsläppsnormer för fordon³. För att uppnå detta stöder kompromissen i princip kommissionens förslag om mätning av partikelantal (PN) och mätning av kväveoxider vid provningscentrum. Å andra sidan minskar kompromissen, med tanke på de återstående hindren, dvs. bristen på tillförlitliga metoder och praktisk skalbarhet, det omedelbara trycket på provningscentrumens kapacitet och minskar risken för provningsresultatens robusthet genom att föreskriva en stegvis utveckling på grundval av genomförandeakter för att specificera provningsmetoderna och omfattningen, vilket följs av särskilda tidsfrister för genomförandet.
- e. Elektroniskt trafiksäkerhetsintyg (artikel 8): Nästan alla delegationer stödde förslaget om ett elektroniskt trafiksäkerhetsintyg som förvaras i de europeiska digitala identitetsplånböckerna, medan den person som uppvisar fordonet fortfarande kan begära en utskrift. I kompromissen anges att utfärdandet av intyg i plånböckerna inleds fyra år efter det att direktivet har trätt ikraft. Kompromissen kräver inte längre att en papperskopia måste vara bestyrkt utan det räcker att dess äkthet kan kontrolleras med hjälp av en QR-kod.
- f. Uppgiftsutbyte och uppgiftsrapportering (artiklarna 16, 20 och 20a): Delegationerna stödde i allmänhet målet att förbättra den gränsöverskridande interoperabiliteten och utbytet av uppgifter i realtid mellan de nationella myndigheterna och, i förlängningen, provningscentrumen. Ett stort antal medlemsstater höll dock inte med om att ett sådant utbyte enbart bör bygga på MOVE-HUB-systemet, som utvecklats av kommissionen. Av dessa skäl har ordförandeskapet infört en ny punkt i artikel 16 som gör det möjligt för medlemsstaterna att använda sina egna applikationer eller tredjepartsapplikationer, inbegripet Eucaris, för att utbyta uppgifter och ansluta sig till det elektroniska MOVE-HUB-systemet.

² Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/2881 av den 23 oktober 2024 om luftkvalitet och renare luft i Europa (omarbetning) (EUT L, 2024/2881, 20.11.2024).

³ Senaste: 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).

Kompromissen upprätthåller den nya rapporteringsskyldigheten (artikel 20a) med ett minskat tillämpningsområde, vilket innebär att denna rapportering kommer att likna rapporteringen enligt direktivet om vägkontroller.

- g. Elektroniska säkerhetssystem⁴, tillverkarens uppgifter (artikel 5.6 och 5.7) och förteckningen över andra komponenter som ska provas i punkt 3 i bilaga I:

Kompromissen innehåller mer detaljerade uppgifter om dataflödet från tillverkarna och datahanteringen, som ska baseras på genomförandeakter. När det gäller de 62 komponenter i det elektroniska säkerhetssystemet som på nytt ska provas enligt kommissionens förslag grupperas de i kompromissen delvis under andra befintliga komponenter som ska provas, delvis görs provningen av dem frivillig och delvis stryks de.

På begäran av delegationerna lägger man till två komponenter som ska provas: för det första, en frivillig koppling mellan återkallelser av fordon och trafiksäkerhetsprovningar, i syfte att förbättra resultaten av återkallelser som har en stark koppling till säkerhet och hälsa (post 0.3), och för det andra en inspektion av larm- och brandbekämpningssystemen (post 9.13).

Direktivet om vägkontroller

- a. Tillämpningsområde (artikel 2 i den ändrade rättsakten): Kompromissen stöder en utvidgning av tillämpningsområdet för systemet för vägkontroller till lätta nyttofordon i kategori N1. Man försöker tillmötesgå vissa delegationers starka farhågor genom att å ena sidan tillåta att dessa fordon undantas från tillämpningsområdet om de genomgår regelbunden trafiksäkerhetsprovning efter två år och därefter årligen, och å andra sidan ändra målet för andelen av det totala antal fordon som ska kontrolleras i artikel 5.
- b. Fjärranalys (artiklarna 4a och 21 i förslaget och artiklarna 9a och 18.3 i kompromissen): I kompromissen införs begreppet *fjärranalys* som en frivillig åtgärd, som ska ses över efter att ytterligare erfarenheter har förvärvats i praktiken. För att underlätta gränsöverskridande uppföljning efter att man har upptäckt att ett fordon har höga utsläpp får kommissionen anta genomförandeakter i syfte att fastställa tröskelvärden för ett sådant gränsöverskridande samarbete.

⁴ Detta ämne har döpts om till ”Avancerade förarstödsystem och andra säkerhetsrelaterade system”.

- c. Procentandel fordon som ska omfattas av grundläggande vägkontroller (artikel 5): Kompromissen följer förslaget om att fastställa kontrollmål för fordonsparken per medlemsstat, i stället för ett unionsomfattande mål, och ett nytt kontrollmål för lätta nyttofordon i kategori N1. Det sistnämnda målet fastställs i förhållande till (10 %) det totala antalet kontroller av tunga nyttofordon, i stället för 2 % av det antal registrerade lätta nyttofordon per år som kommissionen föreslagit.
- d. Kontroll av lastsäkring (artiklarna 10.1 c och 13): Kompromissen återspeglar den vanligaste uppfattningen bland delegationerna, dvs. att skyldigheten att genomföra kontroller endast kan avse grundläggande tekniska vägkontroller, eftersom det inte finns tillräckliga resurser för att utföra en detaljerad kontroll av lastsäkringen för varje fordon som ska kontrolleras. Därför kommer en ingående kontroll fortfarande att baseras på inspektörens bedömning efter den obligatoriska okulära bedömningen av lastsäkringen.
- e. Uppgiftsutbyte och uppgiftsrapportering (artiklarna 18a och 20): Kompromissen föreskriver uppgiftsutbyte i linje med förslaget till direktiv om periodiska tekniska inspektioner och rapportering som i princip ligger i linje med kommissionens förslag och nuvarande praxis.
- f. Innehåll i och metoder för ingående kontroll (artiklarna 10 och 11 och bilaga II): Om de möjliga komponenterna för provning vid ingående vägkontroller sammanfaller med de som är relevanta för de periodiska tekniska inspektionerna är de ändringar som ordförandeskapet föreslagit identiska med dem som föreslagits för direktivet om periodiska tekniska inspektioner. Två ändringar har dock gjorts. Det klargörs i artikel 10.1 i kompromissen att standardmetoden för den grundläggande vägkontrollen är en okulär kontroll, som kan kompletteras med användning av särskild utrustning. När det gäller mätning av kväveoxidutsläpp från dieselmotorer föreslås det i kompromissen att mätning vid vägkontroller bör genomföras inom den treåriga införlivandeperioden, med tanke på att problemet med förkonditionering av fordon inte är relevant när motorn är varm vid provningen. I skäl 15a klargörs det att om medlemsstaten använder trafiksäkerhetsprovningssentrum för den ingående kontrollen är en sådan kontroll beroende av att relevanta provningsmetoder införs vid dessa provningssentrum efter det att genomförandeakter har antagits. I linje med strategin för fjärranalys har man i kompromissen lagt till fjärranalys, vilket ska bekräftas genom användning av den standardiserade provningsmetoden, som en alternativ metod (8.1.1 och 8.2.2.2–8.2.3.3).

Införlivande (artikel 3 i ändringsakten)

12. Med tanke på den ambitiösa och komplexa karaktären hos de krav som införs genom de föreslagna översynerna begärde många medlemsstater en längre införlivandeperiod, vilken i kompromissen har förlängts till tre år. Särskilt svåra delar av genomförandet hanterades genom särskilda genomförandefaser efter det att genomförandeakter antagits (se punkt 10 d ovan avseende utsläppsprovningar och artikel 8 i direktivet om periodiska tekniska inspektioner avseende utfärdande av elektroniska trafiksäkerhetsintyg).
13. Vid arbetsgruppens möte den 13 november 2025 stödde delegationerna i allmänhet ordförandeskapets kompromiss⁵ inför en allmän riktlinje, medan vissa begärde ytterligare förtydliganden eller efterlyste ytterligare ändringar. Kommissionen noterade det tekniska arbete som ordförandeskapet hade utfört, men betonade att flera av de reforminslag som den ansåg var viktigast antingen hade minskat i omfattning eller ambitionsnivå eller strukits. Kommissionen reserverade sig även när det gäller valet av befogenheter för delegerade akter och genomförandeakter.
14. Vid mötet den 21 november godkände Coreper med bred majoritet kompromissen i bilagan och i addendum 1⁶ till denna not. Några delegationer upprepade sina kvarstående starka farhågor när det gäller komplexiteten och den administrativa eller tekniska bördan.

IV. SLUTSATSER

15. Mot bakgrund av ovanstående uppmanas rådet (transport, telekommunikation och energi) att enas om en allmän riktlinje vid mötet den 4 december 2025.

⁵ ST 14625/25 + ADD 1 REV 1.

⁶ Identisk med texten i dokument ST 14625/25 + ADD 1 REV 1, med undantag för vissa språkliga rättelser.

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 yttrande⁷,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁸,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

⁷ EUT C , , s. .

⁸ EUT C , , s. .

- (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”⁹. 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, 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.

⁹ 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>) och 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](http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj)).

- (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 trafiksäkerhetsprovningar 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, inbegripet elfordon och hybridfordon. 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 till stor del harmonisera, förenkla och digitalisera administrativa förfaranden och att avlägsna de återstående hindren för fri rörlighet. Dessa hinder omfattar avsaknaden av erkännande av periodiska trafiksäkerhetsprovningar 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.
- (5a) Provningar under ett fordons livscykel bör vara relativt enkla, snabba och billiga men samtidigt vara effektiva för att nå målen med direktiven.

- (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, proportionella och lämpliga provningsmetoder skulle hjälpa medlemsstaterna att uppnå strängare luftkvalitetsnormer, nämligen de gränsvärden för skydd av människors hälsa som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/2881¹⁰, 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 2021–2030¹¹.
- (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. Medlemsstaterna får undanta motorcyklar med en slagvolym på mer än 125 cm³ eller med en maximal kontinuerlig märkeffekt eller nettoeffekt över 11 kW från obligatorisk periodisk trafiksäkerhetsprovning om de har infört effektiva alternativa vägsäkerhetsåtgärder, såsom vägkontroller.

¹⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/2881 av den 23 oktober 2024 om luftkvalitet och renare luft i Europa (omarbetning) (EUT L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

¹¹ SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

- (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 trafiksäkerhetsprovningar visat sig vara ineffektiva. Det är därför nödvändigt att, med beaktande av kraven på kommunikation i artikel 61 i och bilaga X till förordning (EU) 2018/858, precisera att en minimiuppsättning uppgifter bör göras tillgängliga kostnadsfritt och utan onödigt dröjsmål för de behöriga myndigheter eller centraliserade dataorgan som av myndigheterna i en eller flera medlemsstater fått i uppdrag att hantera tillgången till dessa uppgifter. Detta bör i sin tur säkerställa att provningscentrumen också har den tillgång som krävs.
- (10) För fordon i kategorierna M1 och N1 bör registreringsmedlemsstaten erkänna tillfälliga EU-trafiksäkerhetsintyg som utfärdats av en annan medlemsstat för en period på sex månader, förutsatt att den efterföljande periodiska trafiksäkerhetsprovningen utförs i registreringsmedlemsstaten. Detta innebär att fordonet måste föras tillbaka till registreringsmedlemsstaten inom giltighetstiden för det tillfälliga EU-trafiksäkerhetsintyget för att genomgå den efterföljande periodiska trafiksäkerhetsprovningen. 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. För att säkerställa klarhet om fordonets status bör den medlemsstat som utför provningen så snart som möjligt meddela provningsresultatet till registreringsmedlemsstaten via MOVE-HUB.
- (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. Manipulering av vägmätare kan påverka trafiksäkerheten, eftersom köparna får vilseledande information om graden av slitage och därmed behovet av underhåll. Dessutom har fordonet sannolikt inte fått det underhåll som krävs. Åtgärdens effektivitet är dock begränsad eftersom den första trafiksäkerhetsprovningen för fordon i kategori M1 eller N1 genomförs först fyra år efter den första registreringen i de flesta medlemsstater, och först vartannat år därefter i många av dem. Med utgångspunkt i ytterligare erfarenheter i flera medlemsstater i fråga om olika fordonskategorier bör medlemsstaterna åtminstone säkerställa att vägmätarställningar registreras närhelst verkstäder som auktoriserats av fordonstillverkare utför underhålls- eller reparationsarbete på ett fordon i kategori M1 eller N1 och att avläsningarna registreras i en nationell databas eller ett nationellt fordonsregister. Auktoriserade verkstäder verkar inom en tillverkares distributionssystem. För att ytterligare öka antalet datapunkter i vägmätarhistoriken för fordon får medlemsstaterna ge andra tjänsteleverantörer, särskilt oberoende reparations- eller underhållsverkstäder, tillgång för registrering i samma nationella databas eller fordonsregister, och de får även inbegripa andra leverantörer av tillförlitliga vägmätaravläsningar, såsom försäkringsbolag eller biluthyrningsföretag. Medlemsstaterna bör göra dessa mätarställningar tillgängliga för de behöriga myndigheterna och innehavaren av registreringsbeviset och bör tillhandahålla vägmätarhistoriken (data och/eller bedömning) till inspektörerna.
- (12a) Dessutom bör medlemsstaterna kräva att tillverkarna eller deras företrädare var tredje månad överför vägmätarställningarna för uppkopplade fordon. Eftersom medlemsstaterna inte har direkt tillgång till dessa data är de inte ansvariga för deras kvalitet. 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. Medlemsstaterna får besluta att ta ut en administrativ avgift när de tillhandahåller vägmätarhistoriken till innehavaren av registreringsbeviset. För att förbättra tillgången till statistik om fordonsanvändning utan ytterligare rapporteringsbörda för de nationella förvaltningarna bör medlemsstaterna göra vägmätarställningarna tillgängliga för de nationella statistikbyråerna och kommissionen (Eurostat).

- (13) Även om elfordon, inklusive hybridfordon, 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.
- (13a) För att säkerställa korrekt provning av el- och hybridfordon, inbegripet nya avancerade elektroniska system, är det viktigt att inspektörerna får lämplig utbildning under både grundutbildningen och repetitionsutbildningen. För att sörja för provning av de olika nya typerna av fordon och system bör medlemsstaterna ha möjlighet att godkänna inspektörer som har specialiserat sig på att prova endast vissa typer av fordon eller att utföra endast vissa typer av provningar. Medlemsstater som vill utnyttja denna möjlighet bör säkerställa att det intyg som utfärdas till dessa inspektörer tydligt anger inspektörens begränsning när det gäller utförandet av trafiksäkerhetsprovningar.

- (14) Moderna fordon innehåller i dag många nya avancerade elektroniska system för att förbättra säkerheten och hjälpa föraren. Dessa system kan vara valfria eller obligatoriska för typgodkännande när det enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144¹² 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 trafiksäkerhetsprovningar 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) 2023/688¹³ 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 trafiksäkerhetsprovningar och vägkontroller enligt bilagorna till direktiven 2014/45/EU och 2014/47/EU nu omfatta mätning av partikelantal och kväveoxider.

¹² 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>).

¹³ 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>).

- (15a) För mätning av kväveoxider från fordon med kompressionständningsmotor vid periodisk trafiksäkerhetsprovning bör kommissionen genom genomförandeakter specificera kraven för förkonditionering av fordon, på grundval av studier som bekräftar metodernas lämplighet, och vilka Euro-normer som bör ingå, innan dessa fordon kan omfattas av utsläppsprovning. Kväveoxider från fordon med kompressionständningsmotor kan mätas lättare vid vägkontroller eftersom fordonen väljs ut och är varma vid provningen. Om uppföljningen planeras äga rum i ett provningscentrum som utför trafiksäkerhetsprovningar är uppföljningen beroende av genomförandet av lämpliga provningsmetoder för utsläpp i enlighet med genomförandeakterna.
- (15b) När det gäller mätning av partikelantal (PN) för fordon med gnistständningsmotor bör kommissionen specificera mätmetoderna och gränsvärdena genom genomförandeakter innan de kan omfattas av utsläppsprovning. Kommissionen får genom genomförandeakter specificera metoden och gränsvärdena och vilka Euro-normer som bör ingå för mätning av kväveoxider från gnistständningsmotorer.
- (15c) För att återkallelser av fordon i enlighet med förordning (EU) 2018/858 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon och förordning (EU) 2023/988 om allmän produktsäkerhet ska vara effektiva måste de följas upp av fordonsägarna eller innehavarna av registreringsbeviset. Trafiksäkerhetsprovningar kan underlätta återkallelser av fordon om den brist som har lett till återkallelsen utgör en allvarlig säkerhets- eller hälsorisk för personer ombord eller för andra trafikanter eller en allvarlig risk för miljön. Det bör därför fastställas en koppling mellan återkallelser och trafiksäkerhetsprovningar. Genom denna koppling bör medlemsstaterna ha möjlighet att avgöra om en viss återkallelse ska omfattas av trafiksäkerhetsprovning och att klassificera den brist som orsakat återkallelsen som en större eller farlig brist. Klassificeringen av bristen kan påverka resultatet av trafiksäkerhetsprovningen och kan leda till att fordonet anses ha underkänts i provningen till dess att bristen har åtgärdats och åtgärdandet av bristen har kontrollerats vid en efterföljande trafiksäkerhetsprovning.

- (15d) Fastställandet av en koppling mellan återkallelser och trafiksäkerhetsprovning är beroende av ett tillförlitligt och uppdaterat informationsflöde från tillverkarna till de behöriga myndigheterna och därefter till provningscentrumen. Denna koppling påverkar inte tillämpningen av de regler som säkerställer att fordonsägaren eller innehavaren av registreringsbeviset vederbörligen har informerats om återkallelsen och har fått möjlighet att uppvisa fordonet för kontroll och reparation och ändrar inte, eller överför till de offentliga myndigheterna, ansvaret för tillverkarna och andra ekonomiska aktörer i leveranskedjan att vidta lämpliga korrigerande åtgärder, inbegripet att återkalla fordon, om ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet utgör en allvarlig säkerhets- eller hälsorisk för personer ombord eller för andra trafikanter eller en allvarlig risk för miljön.
- (16) [...].
- (17) [...]
- (18) Utöver schemalagda periodiska trafiksäkerhetsprovningar 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, eller där körsystemet har ändrats. Detta hindrar eller begränsar inte nationella bestämmelser om godkännande av modifierade eller ändrade fordon som är registrerade i respektive medlemsstat.
- (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 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. Detta gäller även för rapporten från den mer ingående vägkontrollen.

- (20) Det bör säkerställas att behandlingen av personuppgifter för genomförandet av detta direktiv är förenlig med unionens dataskyddsråd, särskilt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679¹⁴. 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 trafiksäkerhetsprovning på grund av en eller flera större eller farliga 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 trafiksäkerhetsprovningen 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 och åtgärdandet av bristen har kontrollerats vid en efterföljande trafiksäkerhetsprovning. Det tillfälliga upphävandet bör registreras i fordonsregistret i registreringsmedlemsstaten.
- (22) Manipulering av ett fordons utsläpps begränsande system, högspänningssystem, inbegripet batterihanteringssystem, ljuddämpare eller säkerhetsrelaterade system kan orsaka större eller farliga brister och bör vara belagd med effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande sanktioner. Manipulering inbegriper bland annat avsiktlig avaktivering, ändring eller justering av fordonssystem och fordonskomponenter i syfte att ändra den funktion som ursprungligen angetts av tillverkaren för att kringgå bestämmelser eller tekniska krav.

¹⁴ 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>).

- (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 fordon's rättsliga och tekniska status i gränsöverskridande situationer. För att säkerställa större effektivitet, även i sådana situationer, bör medlemsstaterna bistå varandra vid genomförandet av direktiven 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. Detta utbyte bör även omfatta det intyg om överensstämmelse som utfärdas enligt förordning (EU) 2018/858. Medlemsstaterna får säkerställa tillgång till uppgifter i enlighet med de regler om datautbyte som fastställs i den förordningen.
- (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 register¹⁵. Plattformen omfattar för närvarande sammankoppling av register över vägtransportföretagen (ERRU), körkortregister (Resper), yrkesförarregister (ProDriveNet), register över färdskrivarförarkort (TACHOnet) och anmälan av fel vid vägkontroller av fordon¹⁶.

¹⁵ 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).

¹⁶ 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).”.

- (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, tillfälliga EU-trafiksäkerhetsintyg och vägmätarhistorik till MOVE-HUB i syfte att utbyta meddelanden. Medlemsstaterna får fortsätta att använda sina egna applikationer eller tredjepartsapplikationer, inbegripet det europeiska informationssystemet för fordon och körkort (Eucaris), för anslutning till det elektroniska MOVE-HUB-systemet. Utbytet av information och data genom MOVE-HUB bör vara operativt inom två 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 EU-trafiksäkerhetsintyg. Med förbehåll för kommissionens godkännande bör medlemsstaterna få förlänga den administrativa giltigheten för trafiksäkerhetsintyg som är på väg att gå ut och tillfälliga EU-trafiksäkerhetsintyg med sex månader. Om krisen kvarstår bör det vara möjligt att ytterligare förlänga giltighetstiden.
- (27) Lätta nyttofordon i kategori N1 används mer intensivt än privatbilar, ofta i tätbefolkade områden. Med tanke på det ökade antalet lätta nyttofordon i kategori N1 i trafik inom unionen bör även lätta nyttofordon i kategori N1 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. Erfarenheterna från vissa medlemsstater visar att detektionsgraden ökar betydligt jämfört med obligatoriska provningsmetoder. Fjärranalysutrustning kan användas systematiskt för att kontrollera stora delar av fordonsparken under verkliga förhållanden på väg. Fordonsutsläppen är dynamiska, med utsläppstoppar som inträffar oftare under specifika förhållanden, t.ex. vid kallstarter. En enskild mätning med fjärranalys vid stillastående kan framgångsrikt indikera ett fordon med höga utsläpp som är defekt eller manipulerat. Beroende på omfattningen av det uppmätta överskridandet kan flera mätningar med fjärranalys vid stillastående krävas för att bekräfta att ett fordon har höga utsläpp. 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.
- (28a) Fjärranalys kan inte ersätta vägkontroll, men den kan användas för att välja ut fordon för ytterligare vägkontroll. Kontrollen av fjärranalyser kan antingen äga rum som en vägkontroll omedelbart efter en fjärranalys eller vid ett trafiksäkerhetsprovningssentrum. Eftersom fjärranalys identifierar fordon med höga utsläpp oberoende av i vilken medlemsstat de är registrerade, bör den medlemsstat som har identifierat fordonet och registreringsmedlemsstaten samarbeta för att säkerställa lämplig uppföljning, på grundval av harmoniserade värden för fordon med höga utsläpp.

- (28b) Kontrollen vid vägkanten eller i ett kontrollcentrum bör följa de provningsmetoder som anges i punkterna 8.1 och 8.2 i bilaga II till direktiv 2014/47/EU respektive i bilaga I till direktiv 2014/45/EU. Detta innebär till exempel att utsläppen bör kontrolleras med hjälp av mätning av partikelantal i enlighet med punkt 8.2.3.1 i den relevanta bilagan, om dieslbilar eller lätta dieseldrivna nyttofordon i kategori N1 som är utrustade med en Euro 5b-motor eller nyare eller tunga nyttofordon eller bussar i utsläppsklassen Euro VI misstänks släppa ut fina partiklar över den lagstadgade gränsen vid tidpunkten för godkännandet. För dieselfordon utan partikelfilter kommer utsläppen att kontrolleras med hjälp av mätning av röktäthet. Kontrollen av kväveoxidutsläpp från dieselfordon följer den nya mätmetoden i enlighet med post 8.2.3.3 i den relevanta bilagan. Medlemsstaterna bör fastställa metoden för kontroll av avgasutsläpp för fordon i kategori L. Buller bör kontrolleras med hjälp av en ljudnivåmätare.
- (29) [...]
- (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 följderna 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. Dessutom bör medlemsstaterna genomföra grundläggande tekniska vägkontroller av lätta nyttofordon i kategori N1 som motsvarar minst 10 % av det totala antalet grundläggande tekniska vägkontroller av tunga nyttofordon.
- (31) För att främja digital omställning och minska kostnaderna inom transportsektorn bör medlemsstaterna kräva att deras behöriga myndigheter godtar elektroniska bevis för vägkontroller.

- (32) Lastsäkring är avgörande för trafiksäkerheten. En visuell bedömning av lastsäkringen bör vara en obligatorisk del av de grundläggande vägkontrollerna i alla medlemsstater. En mer ingående kontroll av lastsäkringen kan göras på grundval av resultatet av den grundläggande vägkontrollen.
- (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, d) det format i vilket uppgifterna om periodisk provning och vägkontroller ska meddelas, e) kraven för förkonditionering av fordon med angivande av vilka Euro-normer som bör ingå för mätning av kväveoxider för kompressionständningsmotorer vid trafiksäkerhetsprovningscentrum, f) metoderna och gränsvärdena för mätning av partikelantal (PN) och för mätning av kväveoxider för gnisttändningsmotorer och g) de gemensamma gränsvärden för avgasutsläpp eller buller eller bådadera som bör användas för att genom fjärranalys identifiera fordon med höga utsläpp när en sådan identifiering bör leda till gränsöverskridande uppföljning. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011¹⁷.
- (34) [...]

¹⁷ 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>).

- (35) Målen 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 dessa fordonskontroller skulle leda till skiljaktiga krav. Dessa mål uppnås därför bättre på unionsnivå, genom fastställande av gemensamma minimikrav och harmoniserade regler för periodiska trafiksäkerhetsprovningar 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) Medlemsstaterna bör vid genomförandet av direktiv 2014/45/EU regelbundet rapportera nyckeluppgifter till kommissionen om det totala antalet fordon som inspekterats per kategori, de områden som kontrollerats och de objekt som underkänts. När det gäller vägkontroller krävs mindre frekvent rapportering.
- (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 EU-trafiksäkerhetsintyg, och i direktiv 2014/47/EU. Särskild vikt bör läggas vid erfarenheterna från fjärranalys, i syfte att vid behov generellt införliva dem i trafiksäkerhetssystemet.

- (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 dokument¹⁸, 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.

¹⁸ EUT C 369, 17.12.2011, s. 14.

Artikel 1

Ändringar av direktiv 2014/45/EU

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

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 T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b och T4.3b som främst används på allmän väg för kommersiella vägtransporter.”.

b) I punkt 2 ska sjunde strecksatsen ersättas med följande: ”

– 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, där medlemsstaten har infört effektiva alternativa trafiksäkerhetsåtgärder för två- eller trehjuliga fordon och där man i synnerhet beaktar relevant trafiksäkerhetsstatistik för de fem senaste åren. Medlemsstaterna ska anmäla sådana undantag till kommissionen.”.

2. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. *fordon*: ett icke spårbundet motorfordon eller dess släpvagn, med undantag av trådbussar, dvs. fordon som är anslutna till en strömförande ledning.”.

b) Följande punkt ska införas som punkt 6a:

”6a. *uppkopplat fordon*: ett fordon som är tillverkat med en trådlös anslutning som kan överföra vägmätarställningar.”.

c) 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.”.

d) Punkt 12 ska ersättas med följande:

”12. *trafiksäkerhetsintyg*: en rapport i digitalt format från trafiksäkerhetsprovningen, eller en utskrift av denna, som kan kontrolleras i enlighet med artikel 8.2 och som utfärdats av den behöriga myndigheten eller ett provningscentrum.”.

e) Följande punkt ska införas som punkt 12a:

”12a. *tillfälligt EU-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 8.”.

3. Artikel 4 ska ersättas med följande:

”Artikel 4

Ansvarsområden

1. Varje medlemsstat ska säkerställa att fordon som är registrerade på dess territorium genomgår periodisk provning i enlighet med detta direktiv.
2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 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. Medlemsstaterna får 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.
4. För fordon i kategorierna M1 och N1 får trafiksäkerhetsprovningar i enlighet med artikel 8 även utföras i en annan medlemsstat än den medlemsstat där fordonet är registrerat. Registreringsmedlemsstaten ska erkänna giltigheten av ett tillfälligt EU-trafiksäkerhetsintyg som utfärdats i denna andra medlemsstat.
5. Fordonstillverkare ska kostnadsfritt och utan onödigt dröjsmål göra teknisk information tillgänglig för relevanta behöriga myndigheter i ett format som anges i de genomförandeakter som avses i punkt 6, på ett icke-diskriminerande sätt och i maskinläsbart format. Dessa behöriga myndigheter får besluta att ge centraliserade dataorgan i uppgift att organisera dataflödet från tillverkare och hantera tillgången till den tekniska informationen. De behöriga myndigheterna eller de utsedda centraliserade dataorganen ska göra denna tekniska information tillgänglig för provningscentrumen.
6. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att specificera den uppsättning teknisk information som ska användas för trafiksäkerhetsprovningen av de komponenter som ska provas och användningen av de rekommenderade provningsmetoderna samt för att fastställa detaljerade regler om dataformat och förfarandena för tillgång till den relevanta tekniska informationen, samtidigt som det säkerställs att informationen gör det möjligt att tydligt identifiera fordonet och den resulterande förteckningen över fabriksmonterade tillval. Sådan teknisk information får omfatta i synnerhet instruktioner och uppgifter om användningen av det elektroniska fordonsgränssnittet, diagnostiska felkoder, identifiering av programvarans integritet och korrekta version samt beskrivningar och illustrationer av varningsindikatorer eller varningslampor.

Dessa genomförandeakter ska beakta de villkor och åtgärder för tillgång till OBD-information som fastställts i enlighet med tillägg 4 till bilaga X till förordning (EU) 2018/858; tillhandahållandet av teknisk information som fastställts av kommissionen i enlighet med punkt 1 ska dock vara kostnadsfritt.

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

7. Medlemsstaterna ska säkerställa 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 säkerställa att vägmätarställningar, som erhålls i samband med periodiska trafiksäkerhetsprovningar av fordon i kategorierna M₁ och N₁ och när verkstäder som auktoriserats av fordonstillverkare utför underhålls- eller reparationsarbete på ett sådant fordon, registreras i en nationell databas eller ett nationellt fordonsregister. Medlemsstaterna ska också kräva att fordonstillverkarna eller deras företrädare överför vägmätarställningar för uppkopplade fordon som de har tillverkat var tredje månad från och med dagen för fordonets första registrering. Dessa vägmätarställningar ska registreras i den nationella databasen eller i det nationella fordonsregistret.
2. Medlemsstaterna får också kräva att andra tjänsteleverantörer, såsom de som utför reparations- eller underhållsarbete på ett sådant fordon, registrerar vägmätarställningar i den databas eller det nationella fordonsregister som avses i punkt 1.

3. 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, omregistrering av fordon, fordonsgodkännande och det register och den databas som avses i punkt 1. Medlemsstaterna får besluta att endast göra en bedömning av vägmätarhistoriken tillgänglig för inspektörerna.
4. Medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för att göra potentiella köpare av begagnade fordon medvetna om att innehavaren av registreringsbeviset har tillgång till fordonets vägmätarhistorik enligt punkt 3.
5. Medlemsstaterna ska också tillhandahålla vägmätardata som lagrats i de nationella databaser eller nationella fordonsregister som avses i punkt 1 för de nationella statistikbyråerna och för kommissionen (Eurostat) i enlighet med artiklarna 17a och 17b i förordning (EG) nr 223/2009*.
6. I händelse av manipulering av vägmätare i syfte att minska eller förvränga fordonets körsträcka, ska sådan manipulering vara belagd med effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande sanktioner.

* 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 fordonets första registrering och därefter vartannat år.
 - 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 T5, 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 första stycket a ska, när det gäller de trafiksäkerhetsprovningar som avses i artikel 4.4, medlemsstaterna planera nästa trafiksäkerhetsprovning på ett sådant sätt att det tillfälliga trafiksäkerhetsintygets giltighetstid respekteras.

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 fordons 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 säkerställa att trafiksäkerhetsprovningen omfattar åtminstone de områden som avses i punkt 2 i bilaga I.”.

b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. För varje område som avses i punkt 1 ska de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna eller provningscentrumet utföra en trafiksäkerhetsprovning som minst omfattar de komponenter som avses i punkt 3 i bilaga I, med användning av den rekommenderade metoden eller en likvärdig metod som har godkänts av en behörig myndighet och som är tillämplig för provning av dessa komponenter, enligt vad som anges i punkt 3 i bilaga I. Provningsförfarandena ska vara i drift vid provningscentrumen inom fyra år efter det att genomförandeakterna har antagits.

Provningarna ska utföras med hjälp av teknik och utrustning som är omedelbart tillgängliga utan användning av verktyg för att montera isär eller avlägsna någon del av fordonet.

Senast [FÖR IN: 24 månader efter detta ändringsdirektivs ikraftträdande] ska kommissionen anta genomförandeakter

a) som specificerar metoderna för förkonditionering av fordonet för mätning av kväveoxidutsläpp från kompressionständningsmotorer och fastställer Euro-utsläppsklasserna med anknytning till dessa metoder,

b) som specificerar metoderna och gränsvärdena för mätning av utsläpp av partikelantal (PN) från gnistständningsmotorer,

enligt post 8.2 i punkt 3 i bilaga I. Provningsförfarandena ska vara i drift vid provningscentrumen inom fyra år efter det att genomförandeakterna har antagits.

Kommissionen får anta genomförandeakter för att specificera metoderna och gränsvärdena och för att fastställa Euro-utsläppsklasserna med anknytning till den metoden, för mätning av kväveoxid från gnisttändningsmotorer enligt post 8.2 i punkt 3 i bilaga I. Provningsförfarandena ska vara i drift vid provningscentrumen inom fyra år efter det att genomförandeakterna har antagits.

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

c) 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.”.

d) Följande punkt ska läggas till:

”4. Vid utfärdande av ett tillfälligt EU-trafiksäkerhetsintyg i enlighet med artikel 4.4 ska, om fordonet är tillverkat för körning på andra sidan av vägen, det i den medlemsstat som utför provningen inte omfattas av provning av posterna i bilaga I, vars krav fordonet inte är tillverkat för att uppfylla.”.

7. Artikel 8 ska ersättas med följande:

”Artikel 8

Trafiksäkerhetsintyg och tillfälligt EU-trafiksäkerhetsintyg

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att de provningscentrum, eller i förekommande fall de behöriga myndigheter, som har utfört en trafiksäkerhetsprovning av ett fordon utfärdar ett trafiksäkerhetsintyg eller, i det fall som avses i artikel 4.4, ett tillfälligt EU-trafiksäkerhetsintyg, för fordonet som åtminstone anger de standardiserade delar av motsvarande harmoniserade unionskoder som fastställs i bilaga II.

Med verkan från och med den [ikraftträdande + fyra år + en dag] ska medlemsstaterna säkerställa att trafiksäkerhetsintyg och tillfälliga EU-trafiksäkerhetsintyg utfärdas som elektroniska attributsintyg till europeiska digitala identitetsplånböcker i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014**.

Medlemsstaterna ska säkerställa att trafiksäkerhetsintyg och tillfälliga EU-trafiksäkerhetsintyg innehåller den information som krävs för autentisering och validering av dessa intyg.

Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om betrodda utfärdare av trafiksäkerhetsintyg och av tillfälliga EU-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.

- 1a. Ett tillfälligt EU-trafiksäkerhetsintyg ska gälla i sex månader. Den behöriga myndigheten ska utan onödigt dröjsmål, och senast inom fem kalenderdagar, meddela provningsresultatet till registreringsmedlemsstaten.

Om registreringsmedlemsstaten inte erkänner trafiksäkerhetsintyg som utfärdats av den berörda medlemsstaten i enlighet med artikel 4.3, ska den efterföljande trafiksäkerhetsprovningen ske i den medlemsstat där fordonet är registrerat. Det tillfälliga EU-trafiksäkerhetsintyget ska innehålla information om detta.

2. Medlemsstaterna ska kräva att provningscentrumen, eller i förekommande fall de behöriga myndigheterna, på begäran tillhandahåller en utskrift av trafiksäkerhetsintyget eller det tillfälliga EU-trafiksäkerhetsintyget till den person som uppvisar fordonet för provning. Dessa utskrifter ska vara användarvänliga och ska innehålla en driftskompatibel QR-kod som gör det möjligt att kontrollera dess äkthet, giltighet och integritet. Senast ett år efter antagandet av de genomförandeakter som avses i punkt 8 ska 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.
- 3a. Medlemsstaterna ska utan onödigt dröjsmål översända alla nya förslagor till trafiksäkerhetsintyget eller det tillfälliga EU-trafiksäkerhetsintyget 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 digitalt format eller pappersformat, om äganderätten till ett fordon som har giltiga bevis för periodisk trafiksäkerhetsprovning ändras.
5. Provningscentrumen ska på elektronisk väg till den behöriga myndigheten i den berörda medlemsstaten överlämna den information som ingår i de trafiksäkerhetsintyg eller tillfälliga EU-trafiksäkerhetsintyg som de utfärdar. Informationen ska överlämnas utan onödigt dröjsmål efter utfärdandet av varje trafiksäkerhetsintyg eller tillfälligt EU-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.
6. Medlemsstaterna får besluta att informationen i det tidigare trafiksäkerhetsintyget eller tillfälliga EU-trafiksäkerhetsintyget görs tillgänglig för inspektörerna.
7. Medlemsstaterna ska säkerställa 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.

8. Senast den [dagen för ikraftträdande + två 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 och tillfälliga EU-trafiksäkerhetsintyg,
 - d) utfärda och kontrollera en giltig, säker och driftskompatibel QR-kod,
 - e) anmäla betrodda utfärdare av trafiksäkerhetsintyg och tillfälliga EU-trafiksäkerhetsintyg.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande 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 av den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten i vilket det intygas att fordonet är i trafiksäkert skick.

4. Manipulering av fordonets utsläpps begränsande system, högspänningssystem, inbegripet batterihanteringssystem, ljuddämpare eller säkerhetsrelaterade system, som kan orsaka större eller farliga brister, ska 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>).”.

- 8a. I artikel 10.1 ska första stycket ersättas med följande:

”1. Provningscentrumet, eller i förekommande fall den behöriga myndigheten i den medlemsstat som har genomfört en trafiksäkerhetsprovning av ett fordon som är registrerat på dess territorium eller en trafiksäkerhetsprovning i enlighet med artikel 4.4, ska tillhandahålla ett bevis, till exempel en notering i fordonets registreringsintyg, ett klistermärke, ett intyg, en elektronisk verifiering eller någon annan lätt tillgänglig information, för varje fordon som med godkänt resultat har genomgått en sådan provning. På beviset ska det datum anges när nästa trafiksäkerhetsprovning senast ska utföras.”.

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.
 - a. 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 om sådana finns, resultatet i det senaste trafiksäkerhetsintyget eller, i det fall som avses i artikel 4.4, det tillfälliga EU-trafiksäkerhetsintyg som utfärdats under de senaste tre åren, tekniska vägkontrollrapporter från åtminstone de tre senaste åren, och vägmätarhistoriken för fordonet i de nationella databaserna för åtminstone de senaste tre åren.
 - b. Medlemsstaterna ska sammankoppla sina elektroniska system för uppgifter i trafiksäkerhetsintyg, tillfälliga EU-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.
 - c. Den skyldighet som fastställs i led b ska anses vara uppfylld om medlemsstaterna använder sina egna applikationer eller tredjepartstillämpningar, inbegripet det europeiska informationssystemet för bilar och körkort (Eucaris), för att utbyta uppgifter och ansluta sig till det elektroniska systemet MOVE-HUB.

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 två 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.”.

11. Artikel 20 ska ersättas med följande:

”Artikel 20

Rapportering

Kommissionen ska senast den 31 mars 2032 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 EU-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 kontrollerade fordon.
 - b) Antalet fordon som kontrollerats per kategori.
 - c) De områden som kontrollerats och de komponenter som underkänts i enlighet med punkt 3 i bilaga I till detta direktiv.

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.
3. 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:

”Artikel 22

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 stegvis ökad användning av fjärranalys av fordon som går i trafik på medlemsstaternas territorium.”.

2. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

- a) I punkt 1 ska följande led aa införas:

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

- b) Följande punkt 1a ska läggas till:

”1a. Medlemsstater som utför årliga periodiska trafiksäkerhetsprovningar i enlighet med direktiv 2014/45/EU av fordon som är registrerade på deras territorium i kategori N1 med början två år efter fordonets första registrering får undanta den fordonskategorin från detta direktivs tillämpningsområde.”.

- c) 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) Punkt 13 ska ersättas med följande:

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

b) Punkt 18 ska utgå.

c) Följande punkter ska läggas till som punkterna 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.”

6. Artikel 5.1 och 5.2 ska ersättas med följande:

”1. För de 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 de fordon som avses i artikel 2.1 aa ska medlemsstaterna utföra ett totalt antal grundläggande tekniska vägkontroller per kalenderår som motsvarar minst 10 % av det totala antalet grundläggande tekniska vägkontroller av de fordon som avses i punkt 1.

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 säkerställa 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. I artikel 7 ska punkt 1 ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna ska kräva att förarna förfogar över det trafiksäkerhetsintyg som motsvarar den senaste periodiska trafiksäkerhetsprovningen och rapporten från den senaste ingående tekniska vägkontrollen. Medlemsstaterna ska kräva att deras myndigheter godtar elektroniska bevis för sådana trafiksäkerhetsprovningar och vägkontroller.”.

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.”.

- 9a. Följande artikel ska införas:

”Artikel 9a

Fjärranalys

1. Medlemsstaterna får använda fjärranalysteknik för att kontrollera motorfordons utsläpp av luftföroreningar och buller och får på grundval av fjärranalys välja ut fordon för en grundläggande teknisk vägkontroll. Medlemsstaterna får också använda fjärranalys för att identifiera fordon med potentiellt höga utsläpp, vars utsläpp kan verifieras i ett provningscentrum enligt definitionen i direktiv 2014/45/EU. Medlemsstater som använder fjärranalysteknik ska anmäla detta till kommissionen.
2. Kommissionen får, på grundval av information som tillhandahålls av medlemsstater som använder fjärranalys i enlighet med artikel 20.3, anta genomförandeakter för att fastställa en uppsättning gemensamma gränsvärden för fjärranalys av utsläpp av avgaser eller buller, eller för bådadera, och tillhörande noggrannhetskrav, såsom upprepade mätningar, som ska användas för att identifiera fordon med höga utsläpp som behöver följas upp i en annan medlemsstat i enlighet med 18.3. Olika krav får fastställas för fast eller mobil utrustning för fjärranalys, eller avgasspårning, och gränsvärden får fastställas för identifiering av fordon med defekta utsläpps begränsande system och fordon med manipulerade utsläpps begränsande system.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 23.2.”.

10. Artikel 10 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska andra stycket ändras på följande sätt:

aa) 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,”.

bb) Led b ska ersättas med följande:

”b) ska inspektören göra en okulär bedömning av fordonets tekniska skick; denna okulära bedömning får kompletteras med användning av särskild utrustning,”.

cc) Led c ska ersättas med följande:

”c) ska inspektören göra en okulär bedömning av fordonets lastsäkring,”.

b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. På grundval av resultatet från den grundläggande kontrollen, ska inspektören besluta om fordonet eller dess släpvagn bör genomgå en mer ingående vägkontroll, och kontroll av lastsäkring i enlighet med artikel 13.”.

c) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. En mer ingående teknisk vägkontroll ska omfatta de komponenter som förtecknas i bilaga II och som anses vara nödvändiga och relevanta, varvid särskild hänsyn ska tas till säkerheten hos bromsarna, däcken, hjulen och chassit och till störningar som fordonet orsakar, samt de rekommenderade metoder som gäller för provning av dessa komponenter.

Senast [FÖR IN: 24 månader efter detta ändringsdirektivs ikraftträdande] ska kommissionen anta genomförandeakter som specificerar metoderna och gränsvärdena för mätning av utsläpp av partikelantal (PN) från gnisttändningsmotorer enligt post 8.2 i punkt 3 i bilaga II. Provningsförfarandena ska vara i drift vid inspektionsanläggningarna inom fyra år efter det att genomförandeakterna har antagits.

Kommissionen får anta genomförandeakter för att specificera metoderna och gränsvärdena och för att identifiera Euro-utsläppsklasserna med anknytning till den metoden, för mätning av kväveoxid från gnisttändningsmotorer enligt post 8.2 i punkt 3 i bilaga II. Provningsförfarandena ska vara i drift vid inspektionsanläggningarna inom fyra år efter det att genomförandeakterna har antagits.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 23.2.”.

11. Artikel 13 ska ersättas med följande:

”Artikel 13

Kontroll av lastsäkring

1. Under en vägkontroll får fordonet underkastas en mer ingående 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 säkerställa 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. Manipulering av fordonets utsläppsbegränsande system, högspänningssystem, inbegripet batterihanteringssystem, ljuddämpare eller säkerhetsrelaterade system, som kan orsaka allvarliga eller farliga brister, ska vara belagd med effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande sanktioner.”

13. I artikel 16 ska punkt 2 ersättas med följande:

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

14. Artikel 18 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 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).”.

b) Följande punkt ska läggas till:

”3. Om en medlemsstat som använder fjärranalys i enlighet med artikel 9a har identifierat ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat som ett fordon med höga utsläpp med tillämpning av de tröskelvärden och noggrannhetsnivåer som fastställs i den genomförandeakt som avses i artikel 9a.2, ska medlemsstaten via den kontaktpunkt som avses i artikel 17 underrätta den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten om mätresultaten av fjärranalysen och, i förekommande fall, om den efterföljande tekniska vägkontrollen. Om ingen efterföljande vägkontroll har ägt rum får den medlemsstat som mätte utsläppen begära att den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten vidtar uppföljningsåtgärder som registreringsmedlemsstaten anser är lämpliga, såsom att låta fordonet genomgå en vägkontroll eller en trafiksäkerhetsprovning som inbegriper mätning av de relevanta utsläppen.”.

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.
 - (a) 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 om sådana finns, resultatet i det senaste trafiksäkerhetsintyget, eventuella tillfälliga EU-trafiksäkerhetsintyg som utfärdats under de senaste tre åren, tekniska vägkontrollrapporter från åtminstone de tre senaste åren, och vägmätarhistoriken för fordonet i de nationella databaserna.

- (b) Medlemsstaterna ska sammankoppla sina elektroniska system för uppgifter i 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.
- (c) Den skyldighet som fastställs i led b ska anses vara uppfylld om medlemsstaterna använder sina egna applikationer eller tredjepartstillämpningar, inbegripet det europeiska informationssystemet för bilar och körkort (Eucaris), för att utbyta uppgifter och ansluta sig till det elektroniska systemet MOVE-HUB.
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 två 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.Kommissionen ska vidarebefordra den insamlade informationen till Europaparlamentet och rådet.
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.

3. Medlemsstater som har anmält användningen av fjärranalys till kommissionen i enlighet med artikel 9a.1 ska inom ett år efter en sådan anmälan meddela kommissionen de nivåer av utsläpp av avgaser eller buller, i förekommande fall, per fordonskategori, samt noggrannhetskrav, såsom upprepade mätningar, som de har fastställt för att identifiera fordon med höga utsläpp, tillsammans med sammanfattningar av tillhörande mätresultat. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om eventuella ändringar av dessa nivåer och krav.”.

***** 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. I artikel 21 ska andra och tredje strecksatserna 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-nyttanalys 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.”.

18. Artikel 24 ska ersättas med följande:

”Artikel 24

Rapportering

Kommissionen ska senast den 31 mars 2032 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.”.

18a. Följande artikel ska införas som artikel 24a:

”Artikel 24a

Översyn

Efter att ha mottagit rapporter om fjärranalys i enlighet med artikel 20.3 från minst fem medlemsstater ska kommissionen bedöma fjärranalysens effektivitet i enlighet med artikel 9a.”.

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: tre 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

Utfärdat i Bryssel den
