



Bryssel, 25. huhtikuuta 2025
(OR. en)

8259/25
ADD 6

Toimielinten välinen asia:
2025/0096(COD)

TRANS 146
CODEC 473
IA 31

SAATE

Lähettäjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	24. huhtikuuta 2025
Vastaanottaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	SWD(2025) 97 final
Asia:	KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTENARVIOINNISTA Oheisasiakirja asiakirjoihin Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaikatsastuksista annetun direktiivin 2014/45/EU sekä unionissa liikennöivien hyötyajoneuvojen liikennekelpoisuutta koskevista teknisistä tiensitarkastuksista annetun direktiivin 2014/47/EU muuttamisesta Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista ja kansallisiin ajoneuvorekistereihin tallennettavista ajoneuvorekisteritiedoista sekä neuvoston direktiivin 1999/37/EY kumoamisesta

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja SWD(2025) 97 final.

Liite: SWD(2025) 97 final

Bryssel 24.4.2025
SWD(2025) 97 final

KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA
TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTENARVIOINNISTA

Oheisasiakirja
asiakirjoihin

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaikatsastuksista annetun direktiivin 2014/45/EU sekä unionissa liikennöivien hyötyajoneuvojen liikennekelpoisuutta koskevista teknisistä tienvarsitarkastuksista annetun direktiivin 2014/47/EU muuttamisesta

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista ja kansallisiin ajoneuvorekistereihin tallennettavista ajoneuvorekisteritiedoista sekä neuvoston direktiivin 1999/37/EY kumoamisesta

{COM(2025) 179 final} - {COM(2025) 180 final} - {SEC(2025) 119 final} -
{SWD(2025) 96 final} - {SWD(2025) 98 final} - {SWD(2025) 99 final}

A. Toimenpiteen tarve

Mikä on ongelma ja miksi se on ongelma EU:n tasolla?

Aloitteen tarkoituksena on arvioida ja parantaa edelleen liikennekelpoisuuspaketin kolmen direktiivin vaikutusta liikenneturvallisuuteen ja ajoneuvojen ympäristötehokkuuteen. Huolimatta voimassa olevasta unionin lainsäädännöstä ja ajoneuvoteknologian parannuksista, kuten uusien ajoneuvojen aktiivisista turvajärjestelmistä ja älykkäistä kuljettajaa avustavista järjestelmistä, EU:n teillä liikkuu edelleen vaarallisia ajoneuvoja, jotka ovat joko onnettomuuksien pääsyy tai niihin vaikuttava tekijä. Osa vaarallisista ajoneuvoista, joissa on vakavia tai vaarallisia puutteita, löydetään määräaikaikatsastuksissa tai tienvarsitarkastuksissa. Jotkin voivat kuitenkin jäädä huomaamatta, koska ne jäävät löytymättä katsastuksissa tai tienvarsitarkastuksissa tai koska niitä ei testata lainkaan. Tällaisia ovat muun muassa ajoneuvot, joiden turvaominaisuuksia on muutettu luvattomasti tai joiden kuorma on kiinnitetty väärin.

Toinen ongelma on ajoneuvoista aiheutuvien ilman epäpuhtauspäästöjen ja melupäästöjen riittämätön valvonta. Jotkut määräaikaikatsastuksissa nykyisin käytetyistä testeistä eivät ole tarpeeksi herkkiä havaitsemaan päästöhäiriöitä. Nykyisillä testausmenettelyillä ei myöskään pystytä edistämään ilman epäpuhtauksiin ja meluun liittyvien EU:n politiikkatavoitteiden saavuttamista. Uusien autojen tyyppien oksidien (NO_x) tai hiukkasmäärän (PN) mittaus ei kuulu voimassa olevan liikennekelpoisuuspaketin piiriin, eikä EU:ssa ole tällä hetkellä sääntöjä sen testaamiseksi, onko ajoneuvojen NO_x-päästöjä vähentäviä järjestelmiä tai dieselhiukkassuodattimia muutettu luvattomasti tai onko niissä vikaa. Näiden puutteiden vuoksi liikennekelpoisuuspaketin vaikutus suuripäästöisten ajoneuvojen määrän vähentymiseen on heikentynyt. Direktiivit eivät myöskään tue rajat ylittävää unionin liikennettä ja ajoneuvokauppaa koskevien sääntöjen noudattamisen valvontaa tehokkaasti.

Liikennekelpoisuuspaketin direktiiveistä tehtiin vaikutustenarvioinnin yhteydessä jälkiarviointi. Siinä todettiin, että paketilla on onnistuttu osittain saavuttamaan sille asetetut tavoitteet: parantamaan liikenneturvallisuutta ja vähentämään tieliikenteestä aiheutuvia ilman epäpuhtauspäästöjä. Viallisia ajoneuvoja ei kuitenkaan aina löydetä, koska joissakin jäsenvaltioissa määräaikaikatsastuksia tai tienvarsitarkastuksia ei sovelleta kaikkiin ajoneuvoluokkiin tai koska katsastusten tiheydessä tai sisällössä ei oteta huomioon viallisiin ajoneuvoihin liittyviä suurempia turvallisuus- ja ympäristöriskejä. Voimassa olevassa liikennekelpoisuuspaketissa havaitut heikkoudet edellyttävät direktiivien mukauttamista niin, että ne vastaavat nykyisten tarpeiden lisäksi tuleviin haasteisiin, kuten kehittyneiden kuljettajaa avustavien järjestelmien ja automaattisten järjestelmien testaamiseen.

Tieliikenne, erityisesti rahtiliikenne, on kansainvälinen ala, jolla ajoneuvojen hyväksyntää ja katsastusta säännellään EU:n ja kansainvälisellä (UNECE) tasolla. Siksi sillä on luonnostaan vahva rajat ylittävä ulottuvuus. Havaitut ongelmat koskevat koko unionia, ja niiden taustalla ovat samat syyt.

Mitä toimenpiteellä on tarkoitus saada aikaan?

Euroopan vihreän kehityksen ohjelman sekä kestävä ja älykkään liikkuvuuden strategian mukaisesti tällä aloitteella edistetään liikenneturvallisuuden parantamista unionissa, kestävästä liikkumisesta sekä henkilöiden ja tavaroiden vapaan liikkuvuuden helpottamista EU:ssa. Aloitteen erityistavoitteisiin kuuluvat seuraavat: 1) varmistetaan nykyisille ja tulevaisuuden ajoneuvoille suoritettavien katsastusten johdonmukaisuus, objektiivisuus ja laatu, 2) vähennetään merkittävästi ajoneuvojen luvattomasta muuttamisesta ja parannetaan viallisten ajoneuvojen havaitsemista, jotta voidaan havaita vialliset tai luvattomasti muutetut

turvallisuusjärjestelmät ja päästöjen (kuten ilman epäpuhtauspäästöjen ja melupäästöjen) rajoitusjärjestelmät ja matkamittaripetokset, sekä 3) parannetaan ajoneuvo kohtaisten tietojen sähköistä tallentamista ja vaihtoa, jotta voidaan vastata tietojen riittämättömään saatavuuteen ja helpottaa tietojen vastavuoroista tunnustamista sääntöjen noudattamisen valvonnasta vastaavien viranomaisten välillä.

Mitä lisäarvoa saadaan toimenpiteen toteuttamisesta EU:n tasolla (toissijaisuusperiaate)?

Koska tieliikenne ja autoteollisuus toimivat rajojen yli sisämarkkinoilla ja kansainvälisesti, on paljon tehokkaampaa ja vaikuttavampaa käsitellä kysymyksiä EU:n tasolla kuin jäsenvaltioiden tasolla. Vaikka kansalliset käytännöt ovat aina vaihdelleet, ajoneuvojen testauksen yhdenmukaistaminen tietyllä vähimmäistasolla ja yhteisesti sovitut ratkaisut ajoneuvodata vaihtamiseksi jäsenvaltioiden välillä ovat tehokkaampia kuin useat koordinoimattomat kansalliset ratkaisut. Kun nykyaikaisen ajoneuvoteknologian (sähköajoneuvot, kuljettajaa avustavat järjestelmät ja uusimmat päästöjenrajoituslaitteet) testaukseen sovelletaan yhteisiä sääntöjä, jäsenvaltiot saavat mittakaavaetuja ja testauslaitteiden valmistajat voivat toimia yhtenäisemmällä markkinoilla.

B. Ratkaisut

Millä vaihtoehdoilla tavoitteet saavutettaisiin? Onko jokin vaihtoehto arvioitu parhaaksi? Jos ei ole, miksi?

Ongelmien ratkaisemiseksi on laadittu neljä toimintavaihtoehtoa (vaihtoehdot 1a, 1b, 2 ja 3). Kaikissa vaihtoehdoissa määräaikaikatsastukset mukautetaan sähköajoneuvoihin ja niihin sisällytetään uusia katsastettavia kohteita sähköisten määräaikaikatsastusten kautta (kuten turvallisuuteen ja päästöihin liittyvien järjestelmien ohjelmistojen eheyden testaaminen). Niihin sisältyvät myös uudet hiukkas- ja NO_x-päästöjen testausmenetelmät, jotta voidaan ottaa huomioon uusimmat päästöjenrajoitusteknologiat sekä tunnistaa suuripäästöiset ajoneuvot, myös ne ajoneuvot, joita on muutettu luvattomasti. Kaikissa vaihtoehdoissa edellytetään katsastusta esimerkiksi käyttövoimajärjestelmään tai päästöluokkaan tehtyjen merkittävien muutosten jälkeen. Lisäksi niissä edellytetään katsastustodistuksen digitalisointia, kansallisten ajoneuvorekisterien yhdistämistä ja rekistereissä olevan yhdenmukaistetun ajoneuvodatakokonaisuuden laajentamista. Kaikissa vaihtoehdoissa myös veloitetaan jäsenvaltiot kirjaamaan matkamittarilukemat kansalliseen tietokantaan ja asettamaan ne muiden jäsenvaltioiden saataville, kun ajoneuvo rekisteröidään uudelleen.

Yhteisten toimenpiteiden lisäksi **vaihtoehdossa 1a** keskitytään tehostamaan ajoneuvotietojen (rekisteröinti- ja tilannetietojen) käyttöä muun muassa antamalla rekisteröintitodistukset digitaalisessa muodossa. **Vaihtoehdossa 1b** keskitytään tehostamaan teknisiä tarkastuksia käyttämällä etäseurantateknologiaa mahdollisten suuripäästöisten ajoneuvojen tunnistamiseksi. Tällaiset ajoneuvot voidaan joko i) tarkastaa tienvarsitarkastuksessa heti löydettyä tai ii) kutsua katsastusasemalle päästöttestausta varten. Tässä vaihtoehdossa myös poistetaan mahdollisuus vapauttaa moottoripyörät määräaikaikatsastuksista, edellytetään kevyiden hyötyajoneuvojen vuotuisia päästöttestejä ja muutetaan kuormankiinnityksen tarkastaminen pakolliseksi. Vaihtoehdossa 1b otettaisiin lisäksi käyttöön pakolliset vuotuiset määräaikaikatsastukset yli kymmenen vuotta vanhoille ajoneuvoille. Vaihtoehdossa 1b helpotetaan henkilöiden vapaata liikkuvuutta edellyttämällä, että ajoneuvon rekisteröivä

jäsenvaltio tunnustaa toisen jäsenvaltion myöntämän katsastustodistuksen enintään kuuden kuukauden ajan edellyttäen, että seuraava katsastus suoritetaan rekisteröintijäsenvaltiossa.

Vaihtoehdossa 2 yhdistetään useimmat vaihtoehtojen 1a ja 1b toimenpiteistä. Se sisältää lisäksi datan hallintaa koskevan toimenpiteen, jonka tarkoituksena on määrittellä menettelyt ja keinot, jotka mahdollistavat pääsyn ajoneuvojen teknisiin tietoihin (myös ajoneuvojen sisäiseen dataan). Siinä myös otettaisiin käyttöön kevyiden hyötyajoneuvojen tienvarsitarkastukset.

Vaihtoehto 3 on kunnianhimoisin, koska siinä mennään vielä pidemmälle katsastusten sisällön ja katsastusmenetelmien yhdenmukaistamisessa sekä katsastustodistusten vastavuoroisessa tunnustamisessa. Vaihtoehtoon 2 kuuluvien toimenpiteiden lisäksi vaihtoehdossa 3 laajennetaan määräaikaiskatsastusten soveltamisalaa siten, että se kattaa poikkeuksetta kaikki moottoripyörät ja kevyet perävaunut, ulotetaan tienvarsitarkastukset koskemaan kaikkia moottoripyöriä ja edellytetään, että rekisteröintijäsenvaltio tunnustaa rajoituksetta missä tahansa toisessa jäsenvaltiossa annetut katsastustodistukset.

Vaihtoehto 2 todettiin parhaaksi vaihtoehdoksi, koska sillä katsotaan kyettävän saavuttamaan asetetut politiikkatavoitteet tehokkaasti. Lisäksi se tuottaa merkittäviä tehokkuus- ja nettohyötyjä ja on yhdenmukainen alaa koskevien vakiintuneiden kansallisten politiikkojen kanssa.

Mitkä ovat sidosryhmien näkemykset? Mitkä toimijat kannattavat mitäkin vaihtoehtoa?

Parhaaksi arvioitu vaihtoehto sai tukea katsastusosalta (CITA, FSD ym.), kuluttajilta (FIA), testauslaitteiden valmistajilta (EGEA) ja moottoripyörien valmistajilta (ACEM). Sitä tukevat myös jotkin jäsenvaltiot, erityisesti ne, joissa on tuhansia pienempiä katsastusasemia. Tietojen saatavuuden ja vaihdon osalta useat vastaajat (mukaan lukien CITA, EGEA ja EReg) korostivat, että ajoneuvojen sisäisen datan esteetön ja helppo saatavuus on tärkeää, jotta ajoneuvot voidaan tarkastaa asianmukaisesti. Logistiikka-ala tukee vahvasti tähän vaihtoehtoon sisältyviä tiukempia kuormankiinnitysvaatimuksia.

C. Parhaaksi arvioitujen vaihtoehtojen vaikutukset

Mitkä ovat parhaaksi arvioidun vaihtoehdon hyödyt (jos parhaaksi arvioitua vaihtoehtoa ei ole, päävaihtoehtojen hyödyt)?

Vaihtoehdolla 2 parannetaan liikenneturvallisuutta unionissa: se auttaa säästämään arviolta 6 912 ihmishenkeä ja välttämään 64 885 vakavaa loukkaantumista vuosina 2026–2050 perusskenaarioon verrattuna. Se edistää kestävästä liikkumisesta vähentämällä ilman epäpuhtauspäästöjä ja melupäästöjä. Tämä vähentää myös ulkoisia kustannuksia nykyarvona ilmaistuna arviolta 83,4 miljardilla eurolla (vuosina 2026–2050 perusskenaarioon verrattuna). Vaihtoehto helpottaa ihmisten ja tavaroiden vapaata liikkuvuutta unionissa poistamalla esteitä ajoneuvojen uudelleenrekisteröinniltä toisessa jäsenvaltiossa ja edellyttämällä katsastustodistusten (rajoitettua) EU:n laajuista tunnustamista.

Vaihtoehdon 2 odotetaan tuovan merkittäviä hyötyjä myös siksi, että ehdotuksen myötä otetaan käyttöön testausmenetelmiä sähköajoneuvojen tarkastusta varten, parannetaan päästöjen testausta (NO_x-päästöjen ja hiukkasmäärän mittaukset) sekä otetaan käyttöön testausmenetelmiä, jotka koskevat kuljettajaa avustavia järjestelmiä ja muita turvallisuusjärjestelmiä. Yli kymmenen vuotta vanhojen ajoneuvojen vuotuinen katsastus tuo merkittäviä turvallisuus- ja ympäristöhyötyjä ja luo tuhansia uusia työpaikkoja erityisesti niissä jäsenvaltioissa, joissa autoteollisuuden työpaikat vähenevät. Hyötyjä odotetaan myös

pakollisista kuormankiinnityksen tarkastuksista ja datan hallintaa koskevista toimenpiteistä. Uudet testausmenetelmät, kuten plume chasing -menetelmä ja etäseuranta suurten ajoneuvomäärien epäpuhtaus- ja melupäästöjen seulomiseksi, tehostavat merkittävästi suuripäästöisten ajoneuvojen löytämistä.

Vaihtoehdon 2 odotetaan parantavan viallisten ja luvottomasti muutettujen ajoneuvojen löytämistä ja vähentävän niiden määrää, sillä se muun muassa ulottaa tienvarsitarkastukset koskemaan myös kevyitä hyötyajoneuvoja. Sen odotetaan myös vähentävän matkamittarien vilpillistä käsittelyä merkittävästi, koska matkamittarilukemat on kirjattava ylös ja kun ajoneuvo rekisteröidään uudelleen, ne on asetettava saataville. Aloitteen odotetaan tuovan myös etuja, jotka liittyvät pakolliseen sähköiseen katsastustodistukseen, digitaalisen rekisteröintiäsiakirjan käyttöönottoon, kansallisissa tietokannoissa olevien katsastustodistusten saatavuuteen ja kansallisiin ajoneuvorekistereihin sisältyvien ajoneuvodata-aineistojen laajentamiseen. Parhaaksi arvioidun vaihtoehdon kokonaishyötyjen arvioidaan vuosina 2026–2050 olevan 391,6 miljardia euroa nykyarvona ilmaistuna suhteessa perusskenaarioon.

Mitkä ovat parhaaksi arvioidun vaihtoehdon kustannukset (jos parhaaksi arvioitua vaihtoehtoa ei ole, päävaihtoehtojen kustannukset)?

Parhaaksi arvioidun vaihtoehdon (vaihtoehto 2) kokonaiskustannusten arvioidaan vuosina 2026–2050 olevan 65,9 miljardia euroa nykyarvona ilmaistuna suhteessa perusskenaarioon. Näistä suurin osa on muille yrityksille (eli ajoneuvojen omistajille) aiheuttavia hallinnollisia kustannuksia, jotka liittyvät ylimääräisiin määräaikaiskatsastuksiin ja tienvarsitarkastuksissa viranomaisten kanssa tehtävään yhteistyöhön (noin 39 % vaihtoehdon 2 kokonaiskustannuksista). Seuraavaksi eniten kustannuksia aiheutuu katsastusasemien mukautuksista (laitteet, koulutus ja tarkastusten suorittamiseen tarvittava lisähenkilöstö). Niiden osuus vaihtoehdon 2 kokonaiskustannuksista on noin 35 prosenttia. Kansallisille julkishallinnoille aiheutuvat hallinnolliset kustannukset liittyvät pääasiassa matkamittarilukemia koskevan tietokannan perustamiseen ja ylläpitoon (3,6 % vaihtoehdon 2 kokonaiskustannuksista). Kansalaisille aiheutuvien hallinnollisten kustannusten arvioidaan puolestaan olevan 21 prosenttia parhaaksi arvioidun vaihtoehdon kokonaiskustannuksista. Ne johtuvat yli kymmenen vuotta vanhojen ajoneuvojen pakollisesta vuotuisesta katsastuksesta, moottoripyörien tienvarsitarkastusten käyttöönotosta ja suuripäästöisiksi todettujen ajoneuvojen ylimääräisistä päästötesteistä. Muiden kustannusten osuus kokonaiskustannuksista on suhteellisen pieni.

Mitkä ovat vaikutukset pk-yrityksiin ja kilpailukykyyn?

Pienille ja keskisuurille katsastusasemille aiheutuu lisäkustannuksia toiminnan mukauttamisesta sähkö- ja hybridiajoneuvoihin, sähköisten määräaikaiskatsastusten käyttöönotosta yleistä turvallisuutta koskevan asetuksen noudattamisen tarkastamiseksi, hiukkasmäärän ja NO_x-päästöjen pakollisesta testaamisesta, kevyiden hyötyajoneuvojen uusista päästötesteistä ja moottoripyörien melutesteistä. Nämä lisäkustannukset liittyvät katsastajien koulutukseen ja tarvittavien laitteiden hankintaan. Laittekustannusten lisääntyminen merkitsee samalla kuitenkin lisätuloja korjaamolaitteiden valmistajille, joista monet ovat pk-yrityksiä. Samaan aikaan katsastustoiminnan harjoittajat voivat kompensoida mahdollisen kustannusten nousun katsastusmaksuilla, jolloin niiden voitot säilyvät ennallaan ja ne saavat uusia tulonlähteitä. Tiheämmän ja kehittyneemmän testauksen seurauksena syntyvistä 19 000–20 000 uudesta työpaikasta hyötyvät ensisijaisesti pk-yritykset. Vaikka suuret katsastustoiminnan harjoittajat saattavat hyötyä enemmän kuin pienemmät, kaikille toimijoille

pitäisi periaatteessa syntyä hyötyä. Lisäksi liikennekelpoisuuskehysten tehokkaammalla täytäntöönpanolla varmistetaan oikeudenmukaisempi kilpailu ja vähennetään mahdollisuuksia saada hintaetua löyhempien ajoneuvostandardien perusteella tai vältellä ajoneuvojen vaatimaa huoltoa.

Kohdistuuko jäsenvaltioiden budjettiin ja julkishallintoon merkittäviä vaikutuksia?

Parhaaksi arvioidun vaihtoehdon odotetaan aiheuttavan jäsenvaltioiden viranomaisille kertaluonteisia ja toistuvia hallinnollisia kustannuksia, joiden arvioidaan vuosina 2026–2050 olevan 2,39 miljardia euroa nykyarvona ilmaistuna. Kustannukset johtuvat matkamittaripetoksiin liittyvästä toimenpiteestä, jonka yhteydessä on kehitettävä järjestelmä ajoneuvojen matkamittarilukemien kirjaamiseksi autokorjaamoissa ja muissa korjaamoissa. Tästä toimenpiteestä aiheutuvien kertaluonteisten ja toistuvien hallinnollisten kustannusten arvioidaan olevan vuosina 2026–2050 nykyarvona ilmaistuna 2,12 miljardia euroa. Lisäksi pakettiautojen tienvarsitarkastuksista aiheutuu toistuvia hallinnollisia kustannuksia (lisätarkastuksiin liittyviä työvoimakustannuksia), joiden arvioidaan vuosina 2026–2050 olevan nykyarvona ilmaistuna 107,5 miljoonaa euroa perusskenaarioon verrattuna.

Parhaaksi arvioidun vaihtoehdon osalta mukauttamiskustannusten kokonaismääräksi arvioidaan nykyarvona ilmaistuna 207,2 miljoonaa euroa vuosina 2026–2050 perusskenaarioon verrattuna, josta 29,7 miljoonaa euroa on kertaluonteisia kustannuksia. Eniten lisäkustannuksia viranomaisille aiheutuu mukautuksista, jotka johtuvat etäseurannan ja mahdollisesti plume chasing -menetelmän käyttöönotosta kuorma-autojen NO_x-päästöjen mittaamiseksi sekä melukameroiden asentamisesta. Tähän liittyy kertaluonteisia kustannuksia, jotka aiheutuvat tarvittavien laitteiden hankinnasta, vastaavan tietoteknisen infrastruktuurin perustamisesta ja siihen liittyvästä tarkastajien koulutuksesta, sekä laitteiden ylläpidosta ja datan hallinnasta aiheutuvia toistuvia kustannuksia ja plume chasing -mittauksia suorittavien tarkastajien työvoimakustannuksia. Tästä toimenpiteestä johtuvien mukautusten kokonaiskustannusten arvioidaan vuosina 2026–2050 olevan nykyarvona ilmaistuna 192,9 miljoonaa euroa perusskenaarioon verrattuna.

Aloitteen odotetaan myös tuovan kansallisille hallinnoille kustannussäästöjä, jotka johtuvat sähköisen katsastustodistuksen käyttöönotosta, kansallisten ajoneuvorekisterien yhteenliittämisestä ja digitaalisten rekisteröintitodistusten antamisesta. Säästöjen odotetaan vuosina 2026–2050 olevan merkittäviä, jopa 5,23 miljardia euroa nykyarvona ilmaistuna.

Suhteellisuusperiaate

Parhaaksi arvioidun vaihtoehdon katsotaan olevan oikeasuhteinen siihen, mikä on välttämätöntä yleisten politiikkatavoitteiden saavuttamiseksi. Vaihtoehdon soveltamisala rajoittuu siihen, mikä voidaan parhaiten saavuttaa unionin tasolla (testausmenetelmien ja testauksen laajuuden yhdenmukaistaminen sekä yhteisten ratkaisujen löytäminen tarvittavan ajoneuvodatan tehokkaan jakamisen ja saatavuuden varmistamiseksi). Vaikka joihinkin toimenpiteisiin liittyy merkittäviä kustannuksia, hyödyt ovat suurelta osin kustannuksia suuremmat.

D. Seuranta

Milloin asiaa tarkastellaan uudelleen?

Komissio suorittaa liikennekelpoisuuspaketin arvioinnin viiden vuoden kuluttua tarkistetun lainsäädännön soveltamisen alkamisesta selvittääkseen, missä määrin aloitteen tavoitteet on saavutettu. Komissio esittää keskeiset täytäntöönpanoa koskevat havaintonsa neuvostolle ja Euroopan parlamentille annettavassa kertomuksessa. Kertomukseen liitetään tarvittaessa asianmukaisia suosituksia.