

Bryssel den 25 april 2025
(OR. en)

8259/25
ADD 6

Interinstitutionellt ärende:
2025/0096(COD)

TRANS 146
CODEC 473
IA 31

FÖLJENOT

från: Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av
Martine DEPREZ, direktör

inkom den: 24 april 2025

till: Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd

Komm. dok. nr: SWD(2025) 97 final

Ärende: ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR
SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGSRAPPORTEN
Följedokument till
Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av
direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och
tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet, direktiv 2014/47/EU om tekniska
vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen
Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om registreringsbevis
för fordon och registreringsuppgifter för fordon som registrerats i
nationella fordonsregister och om upphävande av rådets direktiv
1999/37/EG

För delegationerna bifogas dokument – SWD(2025) 97 final.

Bilaga: SWD(2025) 97 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 24.4.2025
SWD(2025) 97 final

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR
SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGSRAPPORTEN

Följedokument till

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

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om registreringsbevis för fordon och registreringsavgifter för fordon som registrerats i nationella fordonsregister och om upphävande av rådets direktiv 1999/37/EG

{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. Behov av åtgärder

Vad är problemet och varför är det ett problem på EU-nivå?

Detta initiativ syftar till att utvärdera och ytterligare förbättra inverkan av trafiksäkerhetspaketets tre direktiv på trafiksäkerheten och fordonens miljöprestanda. Trots befintlig EU-lagstiftning och förbättringar av fordonstekniken, däribland avancerade och intelligenta förarstödsystem i nya fordon, finns osäkra fordon fortfarande på EU:s vägar som bidrar till olyckor – antingen som huvudorsak eller som en bidragande faktor. Vissa osäkra fordon identifieras vid periodiska trafiksäkerhetsprovningar eller vägkontroller, såsom fordon med större eller farliga brister. Andra kanske inte upptäcks för att de inte går att upptäcka vid dessa provningar eller kontroller, eller på grund av att de inte är föremål för provning. Hit hör fordon med säkerhetsrelaterad manipulering och fordon med felaktigt säkrad last.

Det andra problemet är otillräcklig kontroll av utsläpp av luftföroreningar och buller från fordon. Vissa av de provningar som används i dagens periodiska trafiksäkerhetsprovningar är inte längre tillräckligt känsliga för att upptäcka utsläppsfel och de nuvarande provningsförfarandena är inte lämpliga för att uppfylla EU:s politiska mål när det gäller luftföroreningar och buller. Mätningen av värden för kväveoxidutsläpp eller partikelantal för nya bilar omfattas fortfarande inte av det nuvarande trafiksäkerhetspaketet och det finns i dag inga EU-bestämmelser för provning av fordon avseende manipulering av/defekt hos kväveoxidreducerande system eller dieselpartikelfilter. Mot bakgrund av dessa brister har trafiksäkerhetspaketets bidrag till att minska antalet fordon med höga utsläpp blivit mindre relevant. Dessutom är direktiven inte ändamålsenliga när det gäller att genomdriva regler i EU:s gränsöverskridande trafik och handel med fordon.

Direktiven i trafiksäkerhetspaketet var föremål för en efterhandsutvärdering som genomfördes ”back-to-back” med konsekvensbedömningen. I utvärderingen drogs slutsatsen att trafiksäkerhetspaketet endast delvis lyckades uppnå sina mål att bidra till ökad trafiksäkerhet och minska utsläppen av luftföroreningar från vägtransporter. Defekta fordon upptäcks fortfarande inte alltid, eftersom vissa kategorier av fordon inte omfattas av periodiska trafiksäkerhetsprovningar eller vägkontroller i vissa medlemsstater, eller för att provningsfrekvensen eller provningens omfattning inte är anpassad till deras högre säkerhets- och miljörisker. De brister som identifierats i det nuvarande trafiksäkerhetspaketet kräver att direktiven anpassas, inte bara för att ta itu med nuvarande behov utan även för att hantera framtida utmaningar, såsom provning av avancerade förarstöd och automatiska system.

Vägtransporter, särskilt godstransporter, är en internationell sektor med fordonsgodkännande och fordonsinspektioner reglerade på EU-nivå och internationell nivå (Unece). De har därför till sin natur en stark gränsöverskridande dimension. De identifierade problemen gäller i hela EU och har samma bakomliggande orsaker.

Vad förväntas initiativet leda till?

I linje med den europeiska gröna given och strategin för hållbar och smart mobilitet kommer initiativet att bidra till förbättrad trafiksäkerhet, hållbar rörlighet och underlätta den fria rörligheten för personer och varor i EU. Initiativets särskilda mål är därför att 1) säkerställa konsekvens, objektivitet och kvalitet i trafiksäkerhetsprovningen av dagens och morgondagens fordon, 2) avsevärt minska manipuleringen och förbättra upptäckten av fordon med brister, för att göra det möjligt att upptäcka felaktiga eller manipulerade säkerhetssystem och utsläpps begränsande system (dvs. som kontrollerar luftföroreningar och buller) samt vägmätarbedrägerier, och 3) förbättra den elektroniska lagringen och utbytet av specifika

fordonsdata och därmed ta itu med problemet med bristande tillgång till sådana uppgifter och det ömsesidiga erkännandet från de verkställande myndigheternas sida.

Vad är mervärdet med åtgärder på EU-nivå (subsidiaritetsprincipen)?

Eftersom vägtransporter och fordonsindustrin verkar över gränserna på den inre marknaden och internationellt är det mycket effektivare och mer ändamålsenligt att ta itu med problemen på EU-nivå än på medlemsstatsnivå. Även om nationell praxis historiskt sett skiljer sig åt är en viss miniminivå av harmonisering vid fordonsprovning och gemensamt överenskomna lösningar för utbyte av fordonsdata mellan medlemsstaterna effektivare än flera icke samordnade nationella lösningar. Med gemensamma regler för provning av modern fordonsteknik (elektriska fordon, avancerade förarstödsystem och den senaste utrustningen för utsläppskontroll) kommer medlemsstaterna att uppnå stordriftsfördelar och tillverkare av provningsutrustning kan verka på en mer homogen marknad.

B. Lösningar

Vilka alternativ finns för att nå målen? Finns det ett rekommenderat alternativ? Om inte, varför?

Fyra politiska alternativ (1a, 1b, 2 och 3) har utformats för att åtgärda problemen. Alla politiska alternativ anpassar periodiska trafiksäkerhetsprovningar till elbilar och inkluderar nya provningsobjekt genom elektroniska periodiska trafiksäkerhetsprovningar (inbegripet provningen av programvarans integritet i säkerhets- och utsläppsrelevanta system). De omfattar även nya metoder för utsläppsprovning av både partiklar och kväveoxider, som är nödvändiga för att anpassa sig till nyare teknik för utsläppskontroll och för att fånga upp fordon med höga utsläpp, inklusive fordon som manipulerats. En trafiksäkerhetsprovning efter varje betydande ändring som innebär modifiering av exempelvis framdrivningssystemet eller utsläppsklassen krävs också i alla politiska alternativ, liksom digitalisering av trafiksäkerhetsintyget, sammankoppling av nationella fordonsregister och utvidgning av uppsättningen harmoniserade fordonsdata i dessa register. Genom alla politiska alternativ införs också ett krav på att medlemsstaterna ska registrera vägmätarställningar i nationella databaser och göra dessa register tillgängliga för andra medlemsstater vid omregistrering.

Utöver de gemensamma åtgärderna fokuserar **alternativ 1a** på en effektivare användning av fordonsdata (registrering och status), inklusive utfärdande av registreringsbevis i digitalt format. **Alternativ 1b** fokuserar på effektivare trafiksäkerhetsprovningar med hjälp av fjärranalysteknik, som gör det möjligt att identifiera fordon med potentiellt höga utsläpp som antingen kan i) inspekteras vid en efterföljande vägkontroll omedelbart efter att de identifierats eller ii) bjudas in till ett trafiksäkerhetscentrum för utsläppsprovning. Det skulle också undanröja möjligheten att undanta motorcyklar från periodiska trafiksäkerhetsprovningar, kräva årlig utsläppsprovning av lätta nyttofordon och göra inspektion av lastsäkring obligatorisk. Genom alternativ 1b införs också obligatoriska årliga periodiska trafiksäkerhetsprovningar för fordon som är tio år eller äldre. Alternativ 1b skulle underlätta den fria rörligheten för personer genom att kräva att registreringsmedlemsstaten erkänner intyg från periodiska trafiksäkerhetsprovningar som utfärdats av en annan medlemsstat under en period på upp till sex månader, förutsatt att nästa periodiska trafiksäkerhetsprovning genomförs i registreringsmedlemsstaten.

I **alternativ 2** kombineras de flesta åtgärderna i alternativen 1a och 1b. Det innehåller ytterligare en åtgärd för datastyrning i syfte att fastställa förfaranden och metoder för tillgång till teknisk information om fordon (inklusive fordonsdata). Genom alternativet införs även vägkontroller av lätta nyttofordon. **Alternativ 3** är det mest ambitiösa politiska alternativet, eftersom det går ännu längre när det gäller att harmonisera tillämpningsområdet och metoderna för trafiksäkerhetsprovning och det ömsesidiga erkännandet av intyg från periodiska trafiksäkerhetsprovningar. Utöver åtgärderna i alternativ 2 utvidgas tillämpningsområdet för periodiska trafiksäkerhetsprovningar i alternativ 3 till att omfatta alla motorcyklar utan undantag samt lätta släpvagnar, och utvidgar vägkontrollerna till att omfatta motorcyklar. Det innehåller också ett krav på att intyg från periodiska trafiksäkerhetsprovningar som utfärdats i andra EU-medlemsstater ska erkännas av registreringsmedlemsstaten utan begränsningar.

Alternativ 2 är det rekommenderade alternativet, eftersom det anses vara ändamålsenligt när det gäller att uppnå de politiska målen, ger hög effektivitet och nettofördelar och är förenligt med den väletablerade nationella politiken på området.

Vad anser de berörda parterna? Vem stöder vilka alternativ?

Det rekommenderade politiska alternativet stöds av såväl industrin för periodiska trafiksäkerhetsprovningar (CITA, FSD m.fl.) som av konsumenter (FIA), liksom av tillverkare av provningsutrustning (EGEA) och motorcyklar (ACEM). Det stöds också av vissa medlemsstater, särskilt dem som är beroende av tusentals mindre provningscentrum för trafiksäkerhet. När det gäller tillgång till och utbyte av information betonade olika uppgiftslämnare (inklusive CITA, EGEA och EReg) vikten av fri och enkel tillgång till fordonsdata för att möjliggöra korrekt inspektion av fordon. Strängare krav på lastsäkring som ingår i detta alternativ har starkt stöd från logistikindustrin.

C. De rekommenderade alternativens konsekvenser

Vad är nyttan med det rekommenderade alternativet (om det finns ett sådant alternativ, annars anges nyttan med de huvudsakliga alternativen)?

Alternativ 2 kommer att bidra till att öka trafiksäkerheten i EU och förväntas leda till att 6 912 dödsfall och 64 885 allvarliga skador undviks under perioden 2026–2050 i förhållande till referensscenariot. Det kommer också att bidra till hållbar mobilitet genom att minska utsläppen av luftföroreningar och buller, vilket kommer att leda till externa kostnadsbesparingar, uppskattat till 83,4 miljarder euro (uttryckt som nuvärde under perioden 2026–2050 i förhållande till referensscenariot). Det kommer att bidra till att underlätta den fria rörligheten för personer och varor i EU genom att undanröja hinder för omregistrering av fordon i en annan medlemsstat och (ett begränsat) EU-omfattande erkännande av intyg från periodiska trafiksäkerhetsprovningar.

Alternativ 2 förväntas medföra betydande fördelar genom införandet av provningsmetoder för inspektion av elfordon, förbättrad utsläppsprovning (mätning av kväveoxider och partikelantal) och införande av provningsmetoder för avancerade förarstödsystem och andra säkerhetssystem. Den årliga provningen av fordon som är äldre än tio år kommer inte bara att medföra stora säkerhets- och miljövinster, utan också skapa tusentals nya arbetstillfällen, särskilt i medlemsstater där arbetstillfällen går förlorade inom bilindustrin. Införandet av obligatoriska inspektioner av lastsäkring och åtgärder för dataförvaltning förväntas också medföra fördelar. Nya provningsmetoder, såsom avgasspårning och fjärranalys för att kontrollera utsläpp av

föreningar och buller från ett stort antal fordon, kommer att göra identifieringen av fordon med höga utsläpp betydligt effektivare.

Alternativ 2 förväntas förbättra möjligheten att upptäcka dessa fordon och därmed leda till färre defekta och manipulerade fordon, också genom utvidgningen av vägkontroller till lätta nyttofordon. Alternativet förväntas leda till en betydande minskning av vägmätarmanipulation på grund av skyldigheten att registrera vägmätarställningar och göra uppgifterna tillgängliga vid omregistrering. Det bör också medföra fördelar på grund av det obligatoriska elektroniska trafiksäkerhetsintyget, införandet av registreringsbevis för fordon i digitalt format, tillgång till rapporter från periodiska trafiksäkerhetsprovningar i nationella databaser och utvidgning av relevanta fordonsdata som ingår i de nationella fordonsregistren. De totala fördelarna med det rekommenderade alternativet uppskattas till 391,6 miljarder euro, uttryckt som nuvärde för 2026–2050 jämfört med referensscenariot.

Vad är kostnaderna för det rekommenderade alternativet (om det finns ett sådant alternativ, annars anges kostnaderna för de huvudsakliga alternativen)?

De totala kostnaderna för det rekommenderade politiska alternativet (alternativ 2) beräknas uppgå till 65,9 miljarder euro, uttryckt som nuvärde för 2026–2050 i förhållande till referensscenariot. Av dessa kostnader utgörs den största andelen av administrativa kostnader för andra företag (dvs. fordonsägare) som är kopplade till ytterligare periodiska trafiksäkerhetsprovningar och samarbetet med offentliga myndigheter kring vägkontroller (vilket utgör omkring 39 % av de totala kostnaderna i alternativ 2), följt av justeringskostnader för centrum för periodiska trafiksäkerhetsprovningar (för utrustning, utbildning och ytterligare inspektörer för att utföra inspektionerna), vilket motsvarar omkring 35 % av de totala kostnaderna i alternativ 2. De administrativa kostnaderna för nationella offentliga förvaltningar avser främst upprättandet av databasen för vägmätarställningar och driften av systemet (3,6 % av de totala kostnaderna i alternativ 2). För medborgarna uppskattas däremot de administrativa kostnaderna till 21 % av de totala kostnaderna i det rekommenderade politiska alternativet på grund av den obligatoriska årliga provningen av fordon som är äldre än tio år, införandet av vägkontroller för motorcyklar samt de ytterligare utsläppsprovningarna för fordon med höga utsläpp. Andra kostnader utgör en relativt liten andel av de totala kostnaderna.

Hur påverkas små och medelstora företag och konkurrenskraften?

Ytterligare kostnader kommer att uppstå för små och medelstora kontrollcentrum på grund av anpassningen till el- och hybridfordon, införandet av elektroniska periodiska trafiksäkerhetsprovningar för att kontrollera efterlevnaden av den allmänna säkerhetsförordningen, obligatorisk provning av partikelantal och kväveoxider, ytterligare utsläppsprovningar för lätta nyttofordon och provning av motorcykelbuller. Dessa ytterligare kostnader avser utbildning för inspektörer och införskaffande av nödvändig utrustning. Kostnader för extra utrustning innebär dock ytterligare intäkter för tillverkare av garageutrustning, varav många också är små och medelstora företag. Företagen som utför periodiska trafiksäkerhetsprovningar kommer emellertid att kunna täcka kostnadsökningarna genom inspektionsavgifter, och därigenom bibehålla sina vinstnivåer och samtidigt få nya intäktskällor. Små och medelstora företag är de som i första hand kommer att dra nytta av de 19 000 till 20 000 nya arbetstillfällen som kommer att skapas tack vare mer frekventa och mer sofistikerade provningar. Även om stora aktörer bland dem som utför periodiska trafiksäkerhetsprovningar kan gynnas mer än mindre, bör alla i princip vinna på detta. Slutligen kommer en effektivare tillämpning av trafiksäkerhetsramen att garantera en rättvisare

konkurrens, minska möjligheterna till prisfördelar på grund av lägre fordonsstandarder och undvika nödvändigt fordonsunderhåll.

Påverkas medlemsstaternas budgetar och förvaltningar i betydande grad?

Det rekommenderade alternativet förväntas leda till engångskostnader och återkommande administrativa kostnader för medlemsstaternas myndigheter, uppskattade till 2,39 miljarder euro uttryckt som nuvärde 2026–2050. Dessa kostnader kommer att drivas av åtgärden mot vägmätarbedrägerier, där ett system för registrering av fordonens vägmätarställningar i verkstäder och andra reparationsinrättningar kommer att behöva utvecklas. Uttryckt som nuvärde för 2026–2050 beräknas de totala engångskostnaderna och de återkommande administrativa kostnaderna till följd av denna åtgärd uppgå till 2,12 miljarder euro. Dessutom kommer vägkontroller av skåpbilar att generera återkommande administrativa kostnader (dvs. arbetskostnader för de ytterligare inspektionerna), som uppskattas till 107,5 miljoner euro uttryckt som nuvärde 2026–2050 i förhållande till referensscenariot.

De totala justeringskostnaderna för det rekommenderade alternativet uppskattas till 207,2 miljoner euro, uttryckt som nuvärde för 2026–2050 i förhållande till referensscenariot, varav 29,7 miljoner euro är engångskostnader. De mest betydande extra justeringskostnaderna för myndigheterna uppstår på grund av införandet av fjärranalys och möjligheten att använda avgasspårning för att mäta kväveoxidutsläpp från lastbilar samt installation av bullerkameror. Detta inbegriper engångskostnader för inköp av nödvändig utrustning, inrättande av motsvarande it-infrastruktur och utbildning av inspektörer samt återkommande kostnader för underhåll av utrustning och datahantering, samt arbetskostnader för de inspektörer som utför avgasspårningen. De totala justeringskostnaderna för denna åtgärd under 2026–2050 uppskattas till 192,9 miljoner euro, uttryckt som nuvärde i förhållande till referensscenariot.

Initiativet förväntas också medföra kostnadsbesparingar för nationella förvaltningar, som uppstår till följd av införandet av ett trafiksäkerhetsintyg i elektroniskt format, sammankopplingen av nationella fordonsregister och utfärdandet av digitala registreringsbevis. Besparingarna förväntas bli betydande och uppgå till 5,23 miljarder euro, uttryckt som nuvärde under perioden 2026–2050.

Proportionalitetsprincipen

Det rekommenderade alternativet anses stå i proportion till vad som är nödvändigt för att uppnå de övergripande politiska målen. Alternativets tillämpningsområde är begränsat till vad som bäst kan uppnås på EU-nivå (när det gäller harmonisering av metoder och provningens tillämpningsområde samt när det gäller att hitta gemensamma lösningar för att säkerställa ett effektivt utbyte och tillgång till nödvändiga fordonsdata). Även om vissa av åtgärderna är förknippade med betydande kostnader uppväger fördelarna till stor del kostnaderna.

D. Uppföljning

När kommer åtgärderna att ses över?

Fem år efter att den reviderade lagstiftningen har tillämpats ska kommissionen genomföra en utvärdering av trafiksäkerhetspaketet för att kontrollera i vilken utsträckning initiativets mål har uppnåtts och lägga fram sina viktigaste slutsatser om genomförandet i rapporten till rådet och Europaparlamentet. Rapporten ska vid behov åtföljas av lämpliga rekommendationer.