

U 16/2025 rd

Statsrådets skrivelse till riksdagen om kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv (trafiksäkerhetspaketet)

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen Europeiska kommissionens förslag av den 24 april 2025 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 samt Europaparlamentets och rådets direktiv om registreringsbevis för fordon och om registrering av fordons registreringsuppgifter i nationella fordonsregister och upphävande av rådets direktiv 1999/37/EG samt en promemoria om förslagen.

Helsingfors 28 maj 2025

Kommunikationsminister Lulu Ranne

Ledande sakkunnig Esa Aaltonen

19.5.2025

KOMMISSIONENS FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (TRAFIKSÄKERHETSPAKETET)

1 Bakgrund

Kommissionen gav den 24 april 2025 ett förslag till ett så kallat trafiksäkerhetspaket. Den innehåller kommissionens förslag:

- 1) 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 (COM(2025) 180 final), nedan *besiktningsdirektivet* och *vägkontrolldirektivet*, samt
- 2) Europaparlamentets och rådets direktiv om registreringsbevis för fordon och om registrering av fordons registreringsuppgifter i nationella fordonsregister och om upphävande av rådets direktiv 1999/37/EG (COM(2025) 179 final), nedan *registreringsbevisdirektivet*.

Det nuvarande trafiksäkerhetspaketet gavs 2014. Kommissionen började förnya trafiksäkerhetspaketet redan 2021. Ett offentligt hörande ordnades i ärendet och sedan 2022 har ärendet diskuterats i kommittén för trafiksäkerhet som lyder under kommissionen och i en expertgrupp där Finland representeras av Transport- och kommunikationsverket. Dessutom har kommissionen beställt utredningar av en utomstående konsult som Transport- och kommunikationsverket har besvarat. Publiceringen av trafiksäkerhetspaketet fördröjdes slutligen avsevärt jämfört med den tidtabell som kommissionen ursprungligen meddelade.

2 Förslagets mål

Det primära syftet med förslagen är att uppdatera trafiksäkerhetspaketet som gavs för mer än tio år sedan så att det motsvarar den fordonstekniska utvecklingen och för att minska trafikens skadliga miljökonsekvenser.

Målet på den övre nivån är att förbättra trafiksäkerheten i EU genom att minska antalet trafikolyckor och deras allvarlighetsgrad. Dessutom vill kommissionen främja hållbar rörlighet genom att minska trafikens miljökonsekvenser och främja renare transportformer. Kommissionens mål är också att underlätta den fria rörligheten för personer och varor inom EU genom att göra den gränsöverskridande trafiken och handeln smidigare. Dessa mål stöder EU:s strategiska prioriteringar, såsom det s.k. nollvisionsmålet i den strategiska handlingsplanen för trafiksäkerhet och Safe System-tänkandet för trafiken, den europeiska gröna given (Green Deal) och strategin för hållbar och smart mobilitet samt handlingsplanen för nollutsläpp (Zero Pollution Action Plan).

Enligt kommissionen borde man inom EU ta i användning enhetliga och högklassiga trafiksäkerhetsprovningar för att provningen av nuvarande och framtida fordon ska vara uppdaterad i förhållande till den fordonsteknik som utvecklas. Både vid periodisk provning och

vid vägkontroller borde det finnas förmåga att utnyttja den senaste teknologin i provningen och även förmåga att övervaka ny fordonsteknik. De nya kraven blir krav på provning av elfordon och nya metoder för utsläppstest. Även för provning av säkerhetssystem som assisterar föraren (ADAS) föreslås krav som säkerställer att anordningarna och systemen fungerar även när bilarna blir äldre. Vid vägkontroller borde man ta i användning fjärrövervakning av avgasutsläpp som ett nytt förfarande. Dessutom görs det smidigare för provningscentrum att få tillgång till tekniska uppgifter om fordonen.

Målet är också att minska bedrägerier och manipulationer i anslutning till fordon genom att förbättra upptäckten av manipulationer av utsläpp och defekta fordon både i trafiken och vid provningen. Vägmatarställningar samlas oftare in i den nationella databasen även vid underhåll, och uppgifterna är bättre tillgängliga även för gränsöverskridande informationsutbyte, vilket förbättrar medborgarnas rättsskydd.

Den digitala informationshanteringen av fordonsinformation och informationsutbytet mellan medlemsländerna ska förbättras. Fordonet kunde genomgå trafiksäkerhetsprovning tillfälligt i ett annat medlemsland för sex månader och det skulle vara lättare att omregistrera fordonen från ett medlemsland till ett annat. I fortsättningen förutsätter kommissionen elektroniska trafiksäkerhetsintyg och registreringsbevis, men föreslår också ändringar i pappersintygen. De digitala intygen fastställs som de huvudsakliga och erkända i hela unionen, vilket å ena sidan skulle främja den digitala förvaltningen och å andra sidan den fria rörligheten för människor och varor.

3 Förslagets huvudsakliga innehåll

Ändring av besiktningsdirektivet

För motorcyklar med en slagvolym som överstiger 125 cm³ eller för elmotorcyklar med en effekt som överstiger 11 kW blir periodisk provning obligatorisk. Förslaget slopar möjligheten i det nuvarande besiktningsdirektivet att nationellt avvika från skyldigheten att utföra provning av motorcyklar. Kommissionen föreslår inte enhetliga intervaller mellan provningarna eller krav på de objekt som ska kontrolleras vid provningen av motorcyklar, utan dessa ska fastställas av medlemsstaten.

Vägmatarställningar för fordon bör samlas in i ett mer omfattande nationellt register än endast i samband med trafiksäkerhetsprovning. Tillverkarna ska med tre månaders mellanrum lämna in till registret en vägmatarställning som samlas in om uppkopplade fordon. Dessutom ska underhålls- och reparationsaktörerna lämna in matarställningen till registret om fordonet genomgår avgiftsbelagt underhåll eller reparation. Registret är antingen ett separat nationellt register för vägmatarställningar eller en del av det nationella fordonsregistret, men upprätthålls ändå av den nationella myndigheten. Myndigheten ska dela vägmatarställningar så att fordonsägare och fordonsinnehavare, myndigheter och inspektörer har tillgång till dem.

En medlemsstat bör tillåta periodisk provning av fordon som är registrerade inom dess territorium i en annan medlemsstat och på motsvarande sätt utföra provning av fordon som är registrerade i en annan medlemsstat samt sprida information om resultaten av provningen mellan medlemsstaterna. För trafiksäkerhetsprovning som utförs i en annan medlemsstat får man ett tillfälligt trafiksäkerhetsintyg som gäller i sex månader, men följande trafiksäkerhetsprovning ska utföras i registreringslandet. Förfarandet hindrar inte att trafiksäkerhetsprovningar erkänns mellan medlemsländerna på basis av bilaterala avtal, om länderna vill göra det.

Kommissionen föreslår ändringar och tillägg till sina befogenheter. Kommissionen kan i fortsättningen utfärda genomförandeakter som förpliktar fordonstillverkarna i större utsträckning än i nuläget i anslutning till kvaliteten på och mängden data som behövs vid trafiksäkerhetsprovningen samt användarrättigheterna. Kommissionen kan i fortsättningen också utfärda genomförandeakter som är förpliktande för medlemsstaterna i anslutning till digitala trafiksäkerhetsintyg och pappersintyg och tillhörande uppgifter och digitala förfaranden samt säkerställande av informationssäkerheten. Dessutom ska kommissionen inom två år från det att ändringarna i besiktningsdirektivet trätt i kraft genom genomförandeförordningar utfärda bestämmelser om formatet för uppgifterna om trafiksäkerhetsprovning och informationsutbytet mellan myndigheterna, som medlemsstaterna ska tillämpa ett år efter att förordningen har utfärdats. Kommissionen föreslås ännu behörighet att utfärda delegerade förordningar som fastställer metoderna för mätning av avgasutsläpp vid periodisk provning och för mätning av mängden fina luftburna partiklar (PN-mätning för bensinbilar) och mätning av kväveoxider (NOx-mätning för bensin- och dieslbilar). Kommissionen ska också genom en tillämpningsförordning föreskriva om detaljerna i den rapportering som medlemsstaterna gör till kommissionen.

Tillgången till fordondata och i synnerhet tillgången till den avgiftsfria av fordonstillverkarna vid provningen ska förbättras. Tillverkarna bör tillhandahålla provningscentrum och behöriga myndigheter den tekniska informationen på ett icke-diskriminerande och kostnadsfritt sätt. Kommissionen skulle ha behörighet att precisera kravet genom tillämpningsförordningen, men grundprincipen är att tillverkarna ska dela data till behöriga myndigheter som säkerställer att de är tillgängliga för provningscentrumen.

Kommissionen föreslår vissa ändringar i tiderna och frekvensen för trafiksäkerhetsprovning av bilar. Kommissionen föreslår en obligatorisk årlig periodisk provning av person- och paketbilar som är 10 år eller äldre. För paketbilar krävs också en årlig utsläppsmätning. Nationellt bör det också föreskrivas att fordonet ska genomgå periodisk provning om dess säkerhets- eller miljösystem eller -komponenter har bytts ut eller ändrats avsevärt. Dessutom förenklar kommissionen direktivet genom att ta bort onödiga bestämmelser enligt vilka en medlemsstat i dag kan kräva periodisk provning före den föreskrivna tidpunkten för provning. Besiktningsdirektivet är ett minimidirektiv, så en medlemsstat har i vilket fall som helst möjlighet att ställa krav som sträcker sig längre än direktivet.

Trafiksäkerhetsintyget ska i första hand utfärdas endast i digital form. Det nuvarande besiktningsdirektivet tillåter redan ett digitalt trafiksäkerhetsintyg. Förslaget skulle göra det digitala trafiksäkerhetsintyget till det primära och bör ges alltid efter provningen. På begäran ska också ett intyg i pappersform utfärdas. Det digitala intyget ska produceras i den europeiska digitala identitetsplånboken enligt EU:s så kallade förnyade eIDAS-förordning ((EU) nr 910/2014) om elektronisk identifiering, betrodda tjänster och europeisk digital identitet. Intygen i pappersformat ska vara användarvänliga och de ska ha en QR-kod med hjälp av vilken intyget kan verifieras. Genomförandet bör vara klart ett år efter att kommissionen har fastställt närmare detaljer i intygen genom tillämpningsförordningen. Intyget ska vara tillgängligt på EU:s officiella språk och på något av språken i medlemsstaten där fordonet är registrerat.

Kommissionen föreslår också ett förfarande för att förbättra kriställigheten på grund av lärdomarna från coronapandemin. Genom kommissionens beslut kan medlemsstaten i fortsättningen förlänga trafiksäkerhetsintygets giltighetstid med sex månader åt gången.

Kommissionen föreslår uppdateringar av bedömnings-, provnings- och förfarandekraven för periodiska provningar samt av behörighetskraven för inspektörerna. Dessa är bland annat kraven vid kontroll särskilt för gas-, väte-, el- och hybridbilar och elsäkerhetskraven i anslutning

till dessa samt de nya kraven på utsläppstest av fina luftburna partiklar och kväveoxider för bilar med förbränningsmotor. För att kontrollera att de elektroniska säkerhetssystemen fungerar föreslås kontroller via det elektroniska fordonsgränssnittet i anslutning till både systemens funktion och programvaran. Fordonsmanipulationer bör alltid bedömas som större eller farliga brister vid provningen och medlemsstaterna bör införa effektiva, rimliga, proportionella och icke-diskriminerande sanktioner. Manipulationerna kan gälla till exempel system för hantering av utsläpp från fordon, säkerhetssystem eller utrustning för ljuddämpning. Dessutom ställer förslaget bland annat nya krav på provningens status och utrustning för mätning av fina luftburna partiklar (PN) och kväveoxider (NO_x). I direktivet uppdateras också minimikraven på inspektörernas behörighet, utbildning och certifiering så att de kan prova fordon som drivs med alternativa drivkrafter, såsom el- och vätebilar. Kommissionen skulle ha behörighet att ställa och uppdatera ovan nämnda krav.

Ändring av vägkontrolldirektivet

Enligt förslaget ska medlemsstaterna vid vägkontroller ta i användning fjärrövervakning av buller och utsläpp, vilket skulle gälla alla fordon samt utrustning som behövs för övervakningen. Medlemsstaterna skulle vara skyldiga att årligen kontrollera 30 procent av de registrerade fordonen och utbyta resultaten av kontrollerna mellan medlemsstaterna. Dessutom förutsätter förslaget att medlemsstaterna kontrollerar fordonet noggrannare eller anropar fordonet för noggrannare kontroll utifrån resultaten av fjärrövervakningen. Tröskeln för en noggrannare kontroll överskrids om man genom fjärrövervakningen upptäcker att fordonet överskrider de tillåtna utsläppen vid tre olika kontroller, om utsläppen överstiger hälften av det tillåtna eller om bullret överstiger 3 dB den tillåtna nivån. Medlemsstaterna bör använda fjärrövervakning för att bedöma vilka fordon som väljs ut för en preliminär teknisk vägkontroll i trafikströmmen. Kommissionen skulle ha befogenhet att fastställa detaljerna i kraven.

Paketbilar ska omfattas av tekniska vägkontroller utöver tunga fordon och även överträdelse som begåtts med dem ska beaktas i riskvärderingssystemet för trafikstillstånd. Medlemsstaten ska i fortsättningen kontrollera 5 procent av de tunga fordon som registrerats inom dess område och 2 procent av paketbilarna vid vägkontroller. Det gällande direktivet har ett mål på 5 procent endast för kontroll av tunga fordon, och målet har ställts upp på unionsnivå. Nu skulle målen fastställas på medlemsstatsnivå.

Medlemsstaterna ska godkänna elektroniska intyg, såsom elektroniska trafiksäkerhetsintyg eller registreringsintyg, vid vägkontroller som bevis på att kraven uppfylls. Dessutom ska rapporten från vägkontrollen i första hand ges som ett digitalt intyg som ges till föraren. Kommissionen föreslår dock inte att en rapport från vägkontroller lämnas till den europeiska identitetsplånboken, till skillnad från registreringsbevis och trafiksäkerhetsintyg.

Kommissionen föreslår uppdateringar av bedömnings-, provnings- och förfarandekraven för vägkontroller. Kraven gäller i synnerhet el- och hybridbilar och tillhörande elsäkerhetskrav samt nya krav på utsläppstest av fina luftburna partiklar och kväveoxider för bilar med förbränningsmotor. Kraven skulle vara i linje med motsvarande krav avseende trafiksäkerhetsprovning. Kommissionen föreslår som detalj att det blir obligatoriskt att kontrollera lastsäkringen vid vägkontroller. Kravet är numera frivilligt, men brister och trafiksäkerhetsrisker har identifierats i anslutning till lastsäkringen. I fortsättningen bör man fästa större uppmärksamhet vid detta i trafikövervakningen. Dessutom föreslår kommissionen att manipulation av fordon ska ses som större eller farliga brister vid vägkontroller och att medlemsstaterna ska föreskriva effektiva, rimliga, proportionella och icke-diskriminerande sanktioner. Manipulationerna kan gälla till exempel system för hantering av utsläpp från fordon, säkerhetssystem eller utrustning för ljuddämpning.

Det föreslås preciseringar i det internationella informationsutbytet mellan myndigheter om vägkontroller. Numera byts vägkontrollrapporter redan ut på kommissionens MOVE-HUB-plattform för informationsutbyte. Kommissionen föreslår att medlemsstaterna ska vara skyldiga att integreras i denna plattform för informationsutbyte. Genom genomförandeförordningarna ställer kommissionen närmare krav på informationsutbytet. Dessutom lägger kommissionen fram uppdateringar av hänvisningar till de nuvarande genomförandeförordningarna om informationsutbyte.

Kommissionen föreslår preciseringar, ändringar och tillägg till sin behörighet att utfärda bestämmelser på lägre nivå om vägkontroller. Kommissionen kan med små preciseringar genom förordningen även i fortsättningen ställa närmare krav på samarbetet mellan medlemsstaterna, såsom hanteringen av brister som observerats i ett fordon i en annan medlemsstat. Genom genomförandeförordningarna ställer kommissionen också närmare krav på det internationella informationsutbytet mellan myndigheterna. Dessutom föreslår kommissionen behörighet att genom delegerade förordningar fastställa enhetliga gränsvärden för fjärrövervakning i anslutning till utsläpp och buller samt gränsvärden för fina luftburna partiklar (PN) och kväveoxider (NOx).

Kommissionen föreslår lättnader i medlemsstaternas rapportering om resultaten av vägkontrollerna till kommissionen. Rapporteringen bör i fortsättningen göras med tre års mellanrum i stället för de nuvarande två åren och informationsinnehållet i rapporteringen ska rationaliseras. Dessutom införs ett separat rapporteringssystem för kommissionen. Tillägget av paketbilar i tillämpningsområdet beaktas också i rapporteringen.

Registreringsbevisdirektivet

Direktivets tillämpningsområde utvidgas och preciseras till att utöver registreringsbevisens form och innehåll även gälla obligatoriska och frivilliga data som lagras i nationella fordonsregister samt informationsutbytet mellan medlemsstaterna på kommissionens MOVE-HUB-plattform. Det nuvarande tillämpningsområdet omfattar inte internationellt informationsutbyte, vilket enligt kommissionen är centralt för att underlätta omregistrering av fordon, och med vilket kommissionen strävar efter att förbättra den fria rörligheten för människor och varor inom unionen.

I fortsättningen ska registreringsbevis för fordon utfärdas i digital form och det fysiska intyget ska utfärdas endast på begäran. Medlemsstaterna bör erkänna digitala intyg i trafiken mellan dem och när ett fordon registreras från en medlemsstat till en annan. Ändringen har en övergångsperiod på fyra år från det att direktivet trätt i kraft. Kommissionen föreslår att genomförandet av det digitala registreringsbeviset ska vara den europeiska digitala identitetsplånboken, såsom för trafiksäkerhetsintyg. De tekniska specifikationerna för dessa mobilregistreringsbevis presenteras i bilaga III till förslaget, som kommissionen kan uppdatera genom en delegerad förordning.

Direktivet innehåller bestämmelser om nya obligatoriska uppgifter som medlemsstaten ska lägga till i det nationella fordonsregistret. Enhetliga tekniska specifikationer ska fastställas för bevis i pappersform, intyg i smartkort och mobilintyg. Ett intyg i pappersform ska förses med en QR-kod med vilken intyget vid behov kan verifieras. Ett smartkort och ett pappersintyg är varandras alternativ. Ändringen har en övergångsperiod på fyra år. Uppgifter som bör införas i de nationella registren är till exempel resultaten av periodiska provningar, uppgifter om förändringar i ägandet av fordon och uppgifter om orsakerna till att registreringen av fordonet har återkallats (avställning av fordon). Dessutom ska körförbud och användningsförbud antecknas i registret efter att fordonet har underkänts vid provningen. Direktivet innehåller

också vissa bestämmelser om automatisk uppdatering av uppgifter när provningen godkänns. Dessutom bör klassificeringen av fordonet som utjänt fordon antecknas i registret.

Direktivet skulle underlätta omregistrering av fordon till en annan medlemsstat genom att harmonisera förfarandena för både fysiska och elektroniska registreringsbevis. Medlemsstaterna bör utse kontaktpunkter för utbyte av registeruppgifter. Medlemsstaterna ska bistå varandra vid genomförandet av direktivet, särskilt genom att tillhandahålla tillgång till fordons registreringsuppgifter, inklusive uppgifter om provning och avställning av fordon. För att underlätta informationsutbytet måste medlemsstaterna ansluta sina register till kommissionens MOVE-HUB-plattform för att information ska kunna utbytas i realtid.

Kommissionen föreslår sådana ändringar eller tillägg i sin behörighet som den anser vara sedvanliga och som gör det möjligt att anta delegerade akter för att ändra vissa bestämmelser i bilagorna till direktivet på grund av EU:s utvidgning, ändringar av definitionerna eller kraven i EU:s lagstiftning om typgodkännande eller tekniska, operativa eller vetenskapliga utvecklingar. Ändringarna kan gälla bland annat registreringsbevisens nationalitetsbeteckning, frivilliga uppgifter i registreringsbeviset och uppgifter med kodvärde samt ändringar i specifikationerna i det digitala registreringsbeviset som kan beakta den tekniska utvecklingen i framtiden.

Genom direktivet inrättas en ny kommitté som bland annat behandlar och beslutar om kommissionens genomförandeförordningar. Direktivet innehåller sedvanliga hänvisningar till medlemsstaternas kontrollmekanismer när det gäller utövandet av kommissionens verkställande kapacitet.

Dessutom skulle det föreskrivas att medlemsstaterna vart tredje år skulle rapportera vissa bestämda uppgifter till kommissionen, och kommissionen skulle vidarebefordra dessa uppgifter till Europaparlamentet och rådet.

4 Rättslig grund, subsidiaritetsprincipen och proportionalitetsprincipen

Den rättsliga grunden för förslagen är artikel 91.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). I artikel 91.1 c föreskrivs att EU har behörighet att vidta åtgärder för att förbättra transportsäkerheten, inklusive trafiksäkerheten. Förslagen kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning och rådet fattar beslut om antagandet med kvalificerad majoritet. Statsrådet anser att förslagets rättsliga grund är lämplig.

I enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5.3 i fördraget om Europeiska unionen ska unionen på de områden där den inte har exklusiv befogenhet vidta en åtgärd endast om och i den mån målen för den planerade åtgärden inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, utan de på grund av den planerade åtgärdens omfattning eller effekter bättre kan uppnås på unionsnivå. Kommissionen anser att EU enligt de nuvarande direktiven som ingår i trafiksäkerhetspaketet redan har behörighet inom området för trafikduglighet. Eftersom de bestämmelser som nu föreslås har en saklig koppling till regleringen av det befintliga trafiksäkerhetspaketet, och eftersom vägtrafiken och fordonsindustrin är internationella sektorer, anser kommissionen att målen i förslagen inte kan genomföras effektivt på nationell lagstiftningsnivå. Statsrådet anser att förslaget är förenligt med subsidiaritetsprincipen.

Enligt artikel 5.4 i EUF-fördraget ska enligt proportionalitetsprincipen unionens åtgärder till innehåll och form inte gå utöver vad som är nödvändigt för att nå målen i fördragen. Således måste lagstiftaren för att följa proportionalitetsprincipen välja det alternativ som har den lindrigaste effekten när det finns flera alternativ för att uppnå målet på ett effektivt sätt. Enligt kommissionens bedömning går åtgärderna i förslagen inte längre än vad som är nödvändigt för

att uppnå målen i förslagen, det vill säga förbättra trafiksäkerheten, främja hållbar rörlighet och underlätta fri rörlighet för människor och varor. Genom förslaget till ändring av besiktningsdirektivet och vägkontrolldirektivet förenhetligas bland annat provnings- och kontrollobjekten och -metoderna, men en del av fordonskategorierna lämnas även i fortsättningen utanför direktivets tillämpningsområde. Motorcyklar omfattas till exempel redan nu av besiktningsdirektivet, men medlemsstaterna kan besluta att befria dem från skyldigheten att genomgå trafiksäkerhetsprovning. Enligt kommissionens förslag kan medlemsstaterna i fortsättningen inte helt befria dem från skyldigheten, men de kan besluta om de objekt som ska kontrolleras vid provningen och om perioden under vilken trafiksäkerhetsprovningen ska utföras. Däremot ska mopeder och traktorer, dvs. fordon som huvudsakligen används lokalt enligt kommissionen, inte heller i fortsättningen omfattas av direktivets tillämpningsområde. Förslaget ger därför medlemsstaterna handlingsutrymme som gör det möjligt för medlemsstaterna att ta hänsyn till nationella förhållanden. Statsrådet anser att förslaget också följer proportionalitetsprincipen.

I förslaget till ändring av besiktnings- och vägkontrolldirektivet föreslår kommissionen att delegerad behörighet enligt artikel 290 i EUF-fördraget delegeras enligt följande:

- Artikel 1(10) ändrar artikel 17 i besiktningsdirektivet, enligt vilken kommissionen ska ges behörighet att utfärda delegerade förordningar som fastställer metoder för mätning av avgasutsläpp vid periodisk provning samt för mätning av mängden fina luftburna partiklar (PN-mätning för bensinbilar) och för mätning av kväveoxider (NOx-mätning för bensin- och dieslbilar).
- Artikel 2(17) ändrar artikel 21 i vägkontrolldirektivet så att kommissionen får behörighet att fastställa enhetliga gränsvärden för fjärrövervakning i anslutning till utsläpp och buller samt gränsvärden för fina luftburna partiklar (PN) och kväveoxider (NOx).

I förslaget till ändring av besiktnings- och vägkontrolldirektivet ingår också överföring av genomförandebefogenheter till kommissionen enligt artikel 291 i EUF-fördraget:

- Artikel 1(3) ändrar artikel 4 i besiktningsdirektivet i fråga om ansvar. Kommissionen skulle ges mer omfattande befogenheter att utfärda genomförandetakter bl.a. i anslutning till kvaliteten på och mängden tekniska data som behövs för trafiksäkerhetsprovning samt användarrättigheterna, som fordonstillverkarna ska iaktta.
- Artikel 1(7) ändrar artikel 8 i besiktningsdirektivet i fråga om trafiksäkerhetsintyg. Kommissionen skulle ges mer omfattande befogenheter att utfärda genomförandeakter i anslutning till digitala trafiksäkerhetsintyg och tillhörande uppgifter och digitala förfaranden samt säkerställande av informationssäkerheten.
- Artikel 1(9) ersätter artikel 16 i besiktningsdirektivet med en ny artikel 16 om informationsutbyte mellan myndigheterna. Kommissionen skulle inom två år genom genomförandeförordningar utfärda bestämmelser om formatet för uppgifterna om trafiksäkerhetsprovning och om informationsutbytet. De bör tillämpas ett år efter det att förordningen har antagits.
- Artikel 1(12) lägger till en ny artikel 20a i besiktningsdirektivet och artikel 2(16) lägger till en ny artikel 20 i vägkontrolldirektivet i anslutning till de uppgifter som medlemsländerna ska rapportera till kommissionen. Kommissionen skulle genom en genomförandeförordning fastställa det slutliga formatet för rapporteringen.

- Artikel 2(14) ändrar artikel 18 i vägkontrolldirektivet i anslutning till medlemsstaternas samarbete om anmälan om brister i fordon
- Artikel 2(15) fastställer i vägkontrolldirektivet en ny artikel 18a om informationsutbyte mellan medlemsstaternas myndigheter. Medlemsstaterna skulle bli skyldiga att integreras i kommissionens MOVE-HUB-plattform för informationsutbyte, med hjälp av vilken myndigheterna skulle utbyta information. Genom genomförandeförordningarna ställer kommissionen närmare krav på informationsutbytet.

Enligt artikel 12 i förslaget om registreringsbevisdirektivet kan kommissionen anta delegerade akter för att ändra vissa bestämmelser i bilagorna till direktivet på grund av EU:s utvidgning, ändringar av definitionerna eller kraven i EU:s lagstiftning om typgodkännande eller tekniska, operativa eller vetenskapliga utvecklingar. Ändringarna kan gälla bland annat registreringsbevisens nationalitetsbeteckning, frivilliga uppgifter i registreringsbeviset och uppgifter med kodvärde samt specifikationer i mobilregistreringsbetyget.

Dessutom får kommissionen i enlighet med granskningsförfarandet i enlighet med artikel 4(6) i registreringsbevisdirektivet utfärda genomförandeförordningar om egenskaperna och säkerhetsfaktorerna hos QR-koderna för registreringsintyg i pappersform, i enlighet med artikel 5(4) om de tekniska definitionerna av mobilbevis, i enlighet med artikel 15(4) om det tekniska genomförandet av och tillgången till information mellan medlemsstaterna samt om formen för de uppgifter som medlemsstaterna lämnar till kommissionen enligt artikel 16(2).

Statsrådet anser att förslagen om överföring av genomförandebefogenheter och den verkställande makten i huvudsak är ändamålsenliga. I förhandlingarna måste man fästa uppmärksamhet vid att befogenheterna är exakta och i förekommande fall begränsas, så att den lagstiftningsbehörighet som parlamentet och rådet har i själva verket inte överförs till kommissionen. Det praktiska genomförandet av enskilda förslag är också förknippat med flera tekniska frågor som bör preciseras i förhandlingarna.

5 Förslagens konsekvenser

Kommissionens konsekvensbedömning

Kommissionen har i sin konsekvensbedömning bedömt olika alternativ och för alla dessa har beräknats kostnader och fördelar för åren 2026–2050 på unionsnivå. Både kostnaderna och nyttan för tidsperioden i fråga skulle i varje alternativ vara i miljarder. Nettovinsten har beräknats till cirka 75 miljarder euro under perioden i fråga. Kommissionen har bedömt att förslaget skulle minska antalet dödsfall inom EU med cirka 7 000 mellan 2026 och 2050, vilket skulle uppnås som ett resultat av förbättrad trafiksäkerhet och hälsoeffekter.

Beräkningarna av hela unionens kostnader och fördelar i kommissionens konsekvensbedömning kan inte direkt jämföras med Finland. Vissa kostnader i kommissionens beräkning skulle inte realiseras i Finland, och inte heller fördelar. Enligt kommissionen skulle det till exempel medföra kostnader för att fordon som är äldre än 10 år ska genomgå trafiksäkerhetsprovning årligen. Fördelar skulle uppstå, eftersom äldre fordon då mer sällan skulle vara inblandade i olyckor och i bättre skick, dvs. de skulle förorena mindre. Fördelarna utmätts som minskade trafikrelaterade dödsfall, skador eller dödsfall. I Finland genomgår 10-åriga fordon redan nu trafiksäkerhetsprovning med ett års mellanrum, så kalkylmässigt riktas ingen tilläggskostnad till Finland, men inte heller någon extra nytta. Finland kan dock sägas ha nytta av vissa andra ändringar i förslaget. Till exempel

kommissionens förslag om digitala intyg gör det möjligt att stegvis minska kostnaderna för pappersintyg. Man kan också säga att fördelarna med nya provningsförfaranden vid provning och vägkontroller konkretiseras i Finland, även om effekten inte kan beräknas helt direkt. Kostnader uppstår, men nyttan syns på längre sikt antingen som en förbättrad eller bibehållen nivå på trafiksäkerheten.

Konsekvensernas omfattning i Finland

I Finland utförs cirka 2,6 miljoner periodiska provningar årligen. Av dessa görs cirka 2,1 miljoner för personbilar, 254 000 för paketbilar, 165 000 för tunga fordon samt 41 000 för släpvagnar och andra fordon. I Finland genomförs provning för närvarande inte på mopeder eller motorcyklar. Cirka 130 000 motorcyklar är i trafik, varav cirka 10 procent är lätta motorcyklar. Cirka 90 000 mopeder är i trafik.

För närvarande görs cirka 7 000 vägkontroller av tunga fordon på årsnivå. Kontroller utförs av polisen med hjälp av experthjälp som skaffats genom offentlig upphandling. Dessutom har Gränsbevakningsväsendet och Tullen behörighet att utföra kontroller. Offentlig upphandling görs av Transport- och kommunikationsverket och upphandlingens värde har varit 600 000 euro per år under 2024–2027.

Samhälleliga konsekvenser

Kommissionen lyfter fram den förbättrade fria rörligheten som en effekt för medborgarna, när medborgarna kan föra sina personbilar för trafiksäkerhetsprovning i ett annat medlemsland och intygen utfärdas och erkänns digitalt. Provningsen ska dock gälla i endast sex månader och följande provning ska utföras i registreringslandet för att regleringen inte ska leda till negativa följder i gränsområdena. Förfarandet förutspås särskilt stödja personer som bor en del av året i en annan medlemsstat genom att skapa flexibilitet i användningen av egen bil i unionen.

Fordonets registreringsbevis skulle i fortsättningen i första hand fås digitalt och erkännas i alla medlemsstater, vilket skulle underlätta rörligheten för fordon inom unionen. Digitala registreringsbevis skulle vara flexibla än i pappersform, vilket underlättar medborgarnas vardag genom att bland annat avlägsna behovet av att utträta ärenden i anslutning till registreringsbevisen. Man kan dock få ett registreringsbevis i pappersform om man så önskar, varvid likabehandlingen inte äventyras. Kommissionen föreslår att digitala intyg genomförs som applikationer enligt den europeiska digitala identitetsplanboken, som i princip är en applikation som fungerar i en mobil enhet. Den digitala identitetsplanboken främjar informationsutbyte av styrka uppgifter datasäkert och med beaktande av integritetsskyddet även över gränserna. Kommissionen lyfter dock inte i sitt förslag fram hur just registreringsbevis eller trafiksäkerhetsintygets olika användningssituationer skulle genomföras, eftersom de avviker från tidigare användningssituationer för den europeiska digitala identitetsplanboken, där intyg i första hand utfärdas i frågor som gäller personen själv. Föremål eller ärenden kan inte ha en planbok, endast fysiska personer och juridiska personer. Registreringsbevis eller trafiksäkerhetsintyg utfärdas för fordonet eller för fordonets egenskaper. Dessutom ska intygen kunna överlåtas till exempel till en annan person som fungerar som förare av fordonet i ett annat medlemsland. Eftersom den tekniska lösningen i förslaget är förknippad med oklarheter, råder det i slutändan också osäkerhet om fördelarna för medborgarna och företagen.

Skyldigheten att utföra trafiksäkerhetsprovning utvidgas om undantaget för tyngre motorcyklar slopas från besiktningdirektivets tillämpningsområde och fordon över 10 år ska genomgå provning årligen. Dessutom får paketbilar årliga utsläppstest. Kommissionen anser inte att dessa

förändringar kommer att medföra någon betydande börda i förhållande till de fördelar som uppnås. Fordon som redan är över 10 år genomgår trafiksäkerhetsprovning årligen i Finland, så konsekvenserna för Finland skulle främst bero på skyldigheten att utföra provning för motorcyklar och de årliga utsläppsmätningarna av paketbilar. I Finland har periodiska provningar av motorcyklar inte tidigare ansetts nödvändiga, eftersom trafiksäkerheten har kunnat säkerställas på andra sätt och eftersom tekniska brister enligt olycksrapporterna inte är orsaken till olyckorna. Den periodiska provningen har alltså inte ansetts vara ett effektivt eller verkningsfullt sätt att minska motorcyklisternas olyckor i Finland. Provning av motorcyklar har ansetts orsaka mer administrativ börda än fördelar för trafiksäkerheten. Kommissionen har själv i sin konsekvensbedömning kommit fram till att en obligatorisk periodisk provning av motorcyklar inte skulle ha någon betydande effekt, men har ändå beslutat att föreslå att undantaget för motorcyklar stryks från besiktningsdirektivet. Som huvudsaklig grund för ändringen föreslår kommissionen en harmonisering av lagstiftningen i unionen. Om kommissionens förslag genomförs i Finland införs en periodisk provning av motorcyklar och den gäller uppskattningsvis över 100 000 motorcyklar. Storleken på den administrativa bördan och hushållens kostnader beror slutligen på vad som föreskrivs närmare om provningarnas tidsintervaller och innehåll på nationell nivå.

Miljökonsekvenser och konsekvenser för trafiksäkerheten

De nya trafiksäkerhetsprovningarna och förfarandena förbättrar och upprätthåller bilarnas trafikduglighet i takt med att tekniken utvecklas, vilket i sin tur upprätthåller trafiksäkerheten. Genom kontroller av säkerhetssystemen säkerställer man att fördelar för trafiksäkerheten av de skärpta säkerhetskraven för nya fordon inte försvinner när fordonen åldras eller systemen skadas. Förslaget uppdaterar kraven på periodisk provning och vägkontroll så att de motsvarar den fordonstekniska utvecklingen. Fordon som för närvarande kommer ut på marknaden har redan utrustning och system som är centrala för säkerheten och som ännu inte kontrolleras vid den periodiska provningen.

Dessutom skulle trafikens skadliga miljökonsekvenser minska och hälsosäkerheten förbättras när utsläpp av ämnen som är farliga eller skadliga för hälsan övervakas effektivt. En effekt skulle i synnerhet vara renare stadsluft när felaktiga eller manipulerade fordon upptäcks i tid både vid trafiksäkerhetsprovningar och vägkontroller.

Ekonomiska konsekvenser

Ändringarna kan höja priset på trafiksäkerhetsprovningar i Finland. Enligt kommissionens konsekvensbedömning skulle provningscentrum behöva investera i utrustning och personalens kompetens. Kommissionen gör dock ingen bedömning av effekten på trafiksäkerhetsprovningens pris på medlemsstatsnivå. De ändringar som kommissionen föreslår orsakar ett tryck på att höja priset, eftersom aktörerna borde skaffa ny eller uppdatera utrustningen, eventuellt ändra lokalerna som används för trafiksäkerhetsprovning samt utbilda sin personal. I detta skede är det svårt att uppskatta eurobeloppets inverkan på priset på periodisk provning. Skyldigheten att utföra provning på motorcyklar skulle skapa en helt ny typ av trafiksäkerhetsprovning i Finland, vars tillgänglighet eller pris också är svåra att uppskatta. Provningens genomsnittliga pris var i början av 2024 73 € för personbilar. Utsläppsmätningens andel av priset var i genomsnitt cirka 25 €. Priserna för provningen och den utsläppsmätning som ingår i den bestäms i Finland på marknadsvillkor. Provningsverksamheten i Finland är tillståndspliktig verksamhet som utförs av privata företag. Även om effekten på priset på en enskild provning skulle bli måttlig, skulle den ekonomiska effekten på samhällsnivå vara betydande när man beaktar det stora antalet provningar. Det centrala är att konkurrensen på provningsmarknaden i Finland bevaras även i fortsättningen, vilket dämpar prishöjningen.

I kommissionens proposition föreslås att vägmätarställningar i samband med avgiftsbelagda underhålls- och reparationsåtgärder samlas i ett nationellt centralt register. Förfarandet är nytt i Finland och en exakt uppskattning av kostnaderna för det nya förfarandet kan ännu inte göras. Kravet på registrering av vägmätarställningar skulle sannolikt påverka underhålls- och reparationsaktörernas verksamhet och eventuellt datasystemen beroende på det nationella genomförandesättet. Det finns många stora underhålls- och reparationsföretag, vilket bör beaktas vid bedömningen av den administrativa bördan för genomförandesättet. Även myndighetskostnader skulle sannolikt uppstå, men även deras storlek beror på det nationella genomförandesättet.

Kommissionen påpekar att de ekonomiska förlusterna för medborgare och företag minskar i och med att det internationella informationsutbytet om vägmätarställningar av fordon i förväg minskar den fordonsbrottslighet som är förknippad med dem. Förfalskade vägmätare orsakar kostnader för såväl medborgare som företag. En bättre upptäckt av manipulationer av utsläpp förebygger dessutom olaglig affärsverksamhet och främjar verksamhetsmöjligheterna för laglig förändringsverksamhet. I Finland har man genom ändringen av fordonslagen 2023 ingripit i manipulationer av utsläpp, och de åtgärder som kommissionen föreslagit stöder nationellt vidtagna åtgärder genom att förebygga manipulationernas lönsamhet. Bakgrunden till dessa åtgärder har bland annat varit att säkerställa jämlika verksamhetsförutsättningar för yrkestrafiken. I Finland finns det ingen noggrann uppföljning av brott där vägmätarställningar skulle ha förfalskats i fråga om manipulationer av vägmätarställningar. Förfalskningarna och bedrägerierna med dem har varit mer aktuella i andra medlemsstater.

Konsekvenser för de offentliga finanserna och myndigheternas verksamhet

Ändringarna i vägkontroller skulle medföra ett tryck på att höja myndigheternas kostnader. Fjärrövervakning av utsläpp har inte gjorts i Finland i samband med vägkontroller. Dessutom ställer kommissionens förslag upp ett nationellt mål för den preliminära kontrollen av tunga fordon (5 %) och paketbilar (2 %). I Finland innebär detta årligen kontroll och rapportering av 6 700 tunga fordon och 7 000 paketbilar, vilket skulle innebära en fördubbling av mängden och därmed en ökning av polisens arbetsmängd i anslutning till övervakningen. Dessutom skulle i synnerhet utrustningen för fjärrövervakning kräva tilläggsinvesteringar, vars kostnader är svåra att uppskatta exakt i detta skede. Kommissionen föreslår ett mål för fjärrövervakningen enligt vilket 30 procent av de registrerade fordonen i ett medlemsland årligen ska kontrolleras genom fjärrövervakning. Beräkningssättet borde preciseras ytterligare, men målet skulle i Finlands situation innebära identifiering av över en miljon fordon och lyckad observation av utsläpp. För att inleda en omfattande fjärrövervakning krävs att verksamheten och systemen utvecklas i Finland, vilket kräver offentliga ekonomiska resurser.

Det internationella informationsutbytet mellan myndigheter som kommissionen föreslår på kommissionens MOVE-HUB-plattform för informationsutbyte skulle medföra betydande utvecklingskostnader för Transport- och kommunikationsverket. Den slutliga kostnadsnivån beror i slutändan på detaljerna i det tekniska genomförandet, vilka preciseras först i kommissionens senare förordningar. Dessutom skulle motsvarande kostnader för utveckling av datasystemet, men också bestående underhållskostnader, orsakas av kommissionens förslag om att vägmätarställningar ska sparas i ett nationellt register, såsom fordonsregistret. Kostnader för datasystem skulle också skapas av möjligheten för trafiksäkerhetsprovning av fordon som är registrerade i en annan medlemsstat. Däremot används de uppgifter som kommissionen föreslagit att ska läggas till i det nationella fordonsregistret redan i huvudsak av Finland, så utvecklingskostnaderna för registret skulle till denna del vara små. I Finland sköter Transport- och kommunikationsverket numera uppgifterna som den nationella kontaktpunkten i fråga om fordonsuppgifter.

När det gäller registreringsbevisdirektivet skulle kommissionen få behörighet att ändra flera detaljer i direktivet, vilket i sig kan sägas vara normalt, men kommissionen har inte tidigare haft denna behörighet. Medlemsstaterna har därför för närvarande inte särskilt enhetliga uppgifter, system eller tillvägagångssätt. Dessutom skulle kommissionen ha många bemyndiganden att utfärda förordning även för att uppdatera besiktningsdirektivet och vägkontrolldirektivet. Dessa kommande detaljerade ändringar kan påverka myndigheternas verksamhet och informationssystem och kostnaderna i anslutning till dem.

I fortsättningen ska myndigheterna delta i expertgrupps- och kommittéarbetet, där detaljerna i kommissionens reglering på lägre nivå behandlas och man röstar om godkännandet av genomförandeförordningarna.

Konsekvenser för lagstiftningen

Enligt förslagen till direktiv ska medlemsstaterna sätta i kraft de lagar, förordningar och administrativa bestämmelser som krävs för deras nationella genomförande inom två år från den dag då direktiven träder i kraft.

Besiktningsdirektivet har verkställts nationellt genom fordonslagen (82/2021), lagen om fordonsbesiktningsverksamhet (957/2013) och flera av Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter. Vägkontrolldirektivet har verkställts genom fordonslagen och Transport- och kommunikationsverkets föreskrift. Registreringsbevisdirektivet har verkställts genom fordonslagen, statsrådets förordning om fordon (162/2021), lagen om transportservice (320/2017) och Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter som utfärdats med stöd av fordonslagen. Ovan nämnda författningar och föreskrifter ska ändras till nödvändiga delar, i synnerhet fordonslagen och Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter. Dessutom bör man i fråga om vägkontrolldirektivet utreda till vilka delar direktivet förutsätter att helt nya uppgifter regleras och till vilken myndighet uppgifterna åläggs, i synnerhet när det gäller fjärrövervakning av fordon.

Finland har anslutit sig till både Wienkonventionen om vägtrafik (FördrS 30/1986) och Wienöverenskommelsen om besiktning (FördrS 35/2001). I konventionen om vägtrafik har man bland annat kommit överens om registreringshandlingar för fordon som föraren ska ha med sig vid körning när hen rör sig med fordonet till en annan avtalsstats område. Avtalet hindrar inte de länder som anslutit sig till avtalet från att avtala annat. I överenskommelsen om besiktning föreskrivs om frågor som gäller besiktningens innehåll och om de intyg som utfärdas över besiktningen. Kommissionen har i sin konsekvensbedömning inte gjort någon heltäckande bedömning av konsekvenserna för dessa avtal och det måste varje medlemsland göra ännu noggrannare. Enligt en preliminär bedömning finns det ingen egentlig konflikt mellan kommissionens förslag och ovan nämnda avtal i anslutning till digitala intyg.

6 Förslagets förhållande till grundlagen samt de grundläggande och de mänskliga rättigheterna

Kommissionens mål är att minska utsläppen från fordon som är skadliga för hälsan, så förslagen främjar enligt kommissionen målet om miljöskydd enligt artikel 37 i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna. Dessa förslag är i synnerhet den obligatoriska årliga periodiska provningen av person- och paketbilar som är 10 år eller äldre, den årliga utsläppsmätning som krävs av paketbilar och andra förslag som gäller observation av utsläpp. Dessutom främjar kraven på provning av elfordon enligt kommissionen rätten till säkra arbetsförhållanden enligt artikel 31 i stadgan om de grundläggande rättigheterna. Åtgärder för att bekämpa bedrägerier i samband med förfalskning av vägmätarställningar bidrar till att öka konsumentskyddet i

enlighet med artikel 38 i stadgan om de grundläggande rättigheterna och till att främja likhet mellan fordonsägare i enlighet med artikel 20 i stadgan. Förslagen om ömsesidigt erkännande av trafiksäkerhetsintyg och digitalisering främjar rörelse- och uppehållsfriheten i enlighet med artikel 45 i stadgan om de grundläggande rättigheterna. Kommissionen fäster också uppmärksamhet vid att förslaget om vägmätarställningar påverkar skyddet av personuppgifter vid lagring och utbyte av uppgifter.

Statsrådet kan instämma i kommissionens synpunkter, men anser att förslagen måste granskas i större utsträckning än vad gäller vägmätarställningar med tanke på skyddet av personuppgifter och informationsutbytet mellan myndigheterna. Förslagen innehåller även annan behandling av personuppgifter, men inte behandling av särskilda kategorier av personuppgifter eller uppgifter som i konstitutionellt hänseende anses vara känsliga. I synnerhet i fråga om bestämmelserna om elektroniska intyg, omregistrering och nationellt informationsutbyte mellan myndigheter ska man under förhandlingarna se till att de konstitutionella ramvillkoren enligt grundlagsutskottets utlåtandepraxis i anslutning till skyddet och informationsutbytet av personuppgifter beaktas på behörigt sätt.

7 Ålands behörighet

Förslaget gäller vägtrafik, som enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) omfattas av landskapet Ålands lagstiftningsbehörighet.

8 Behandling av förslagen i Europeiska unionens institutioner och de övriga medlemsstaternas ståndpunkter

Behandlingen av förslagen har inletts i rådets arbetsgrupp för landtransporter den 30 april 2025 genom föredragning av förslagen. Behandlingen av förslagen fortsätter under våren 2025 med en artikelspecifik behandling. I transportrådet den 5 juni 2025 är avsikten att föra en politisk diskussion om trafiksäkerhetspaketet.

Europaparlamentet har inte ännu inlett behandlingen av förslagen. De utskott eller rapportörer som behandlar förslagen är inte ännu kända.

För närvarande finns det ingen närmare information om de övriga medlemsstaternas ståndpunkter. När det gäller besiktningsdirektivet kan man förutse att en del medlemsstater kan motsätta sig att den möjlighet till undantag från skyldigheten avseende trafiksäkerhetsprovning av motorcyklar slopas, som för närvarande ingår i direktivet.

9 Nationell behandling av förslagen

Statsrådets skrivelse har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med inrikesministeriet, Transport- och kommunikationsverket och Polisstyrelsen. Utkastet till U-skrivelse har varit i ett skriftligt förfarande 12–14.5.2025 i EU22-trafiksektionen som lyder under kommittén för EU-ärenden.

Sektionerna gav fyra utlåtanden och några tekniska anmärkningar om utkastet. De stödde målen i kommissionens förslag för att främja trafiksäkerheten genom att uppdatera regleringen så att den motsvarar den fordonstekniska utvecklingen samt minska trafikens skadliga miljökonsekvenser. Kommentarerna gällde bland annat genomförandet av den nationella regleringen om trafiksäkerhetsprovning av motorcyklar och oklarheten i fråga om huruvida skyldigheten avseende trafiksäkerhetsprovning av motorcyklar skulle medföra antagna säkerhetseffekter i Finland. Dessutom lyfte man fram osäkerheten i anslutning till mätning av

NOx-utsläpp i kalla förhållanden i förslaget. Även förslagets kostnadseffekter och kommissionens behörighet bör begränsas på ett ändamålsenligt sätt. I kommentarerna stödde man också undvikandet och minskningen av den nya regleringens komplexitet samt lyfte också fram den utmaning som splittringen av kraven medför för aktörerna. Kommentarerna stödde de ståndpunkter som framfördes i utkastet till U-skrivelsen. Utifrån kommentarerna gjordes inga ändringar i statsrådets ståndpunkt, eftersom de framförda kommentarerna kan beaktas inom ramen för ståndpunkten. I kommentarerna framfördes dessutom detaljer om skyldigheten att utföra trafiksäkerhetsprovning av traktorer som används i trafiken. Det gjordes inga ändringar i ståndpunkten på basis av dem, eftersom de anknyter mer till det nationella genomförandet.

10 Statsrådets ståndpunkt

Trafiksäkerhetspaketet i allmänhet

Statsrådet förhåller sig i princip positivt till förslagets mål att främja trafiksäkerheten genom att uppdatera regleringen så att den motsvarar den fordonstekniska utvecklingen och minskar trafikens skadliga miljökonsekvenser. Statsrådet understöder också förslagets mål att öka digitaliseringen och tillgången till fordondata samt förenhetliga fordonens registeruppgifter och utveckla informationsutbytet mellan EU-länderna.

I synnerhet i fråga om förslagen om ökad tillgång till fordondata bör man enligt statsrådet dock sträva efter att säkerställa att förfarandena för tillgång till data på den inre marknaden blir enhetliga och stöder den inre marknadens funktion.

När det gäller de nya förfaranden som kommissionen föreslår bör man i princip undvika eller minska komplexiteten i förfarandena. Allmänt taget anser statsrådet att man vid den fortsatta behandlingen av förslaget bör säkerställa att det nationella genomförandet av direktiven inte orsakar oskäligen kostnader för myndigheter eller medborgare. Statsrådet anser att det är viktigt att man i de tilläggsuppgifter som föreslås för myndigheterna kan utnyttja befintliga strukturer och att de inte orsakar onödig administrativ börda.

Statsrådet anser i princip att nya metoder för att säkerställa fordonens trafikduglighet bör understödjas. När kraven ställs bör man dock framför allt beakta metodernas lämplighet för finländska förhållanden under olika årstider och den förväntade effekten på den ökade trafiksäkerheten. Det bör finnas en ändamålsenlig tidtabell för ibruktagandet av metoderna och utrustningen för att säkerställa tillgången till och tillförlitligheten hos den teknologi som behövs samt personalens nödvändiga kompetens och andra praktiska omständigheter i anslutning till genomförandet.

Statsrådet förhåller sig i princip positivt till målet att göra registreringsbevisen, trafiksäkerhetsintyget och rapporten om vägkontroller elektroniska. Eftersom kommissionen föreslår att intygen ska produceras i den europeiska digitala identitetsplånboken, ska man i ärendet beakta Finlands tidigare ståndpunkt om reformen av eIDAS-förordningen (U 41/2021 rd) och de digitala identitetsplånböckerna (E 62/2024 rd). Enligt den befintliga ståndpunkten anser Finland att det är viktigt att den europeiska digitala identitetsplånboken blir en del av den digitala grundläggande infrastrukturen och att man i fortsättningen kan utveckla andra digitala tjänster i samhället utifrån den. Dessutom har Finland enligt den tidigare ståndpunkten ansett det viktigt att man i den sektorspecifika EU-regleringen, såsom i trafiksäkerhetspaketet, på behörigt sätt beaktar att de grundläggande kraven på plånboken har fastställts i den förnyade eIDAS-förordningen och att man i princip inte bör avvika från dem i den sektorspecifika regleringen. Statsrådet anser dessutom att det är viktigt att man i beredningen av de nu givna förslagen fäster uppmärksamhet vid hur olika situationer där registreringsbevis och

trafiksäkerhetsintyg används ska skötas med europeiska digitala identitetsplånböcker. Möjligheten till nationella alternativa digitala lösningar bör bevaras i synnerhet om de föreslagna lösningarna ännu inte stöder den digitala användningen till alla delar. Dessutom bör det fysiska registreringsbeviset i princip inte längre utvecklas nämnvärt när det i fortsättningen förblir i en marginell ställning.

Kommissionens föreslagna skyldighet att använda enbart MOVE-HUB-plattformen för informationsutbyte mellan medlemsstaterna bör ännu granskas. Statsrådet anser att det internationella informationsutbytet mellan myndigheterna bör genomföras teknikneutralt så att de medlemsstater som har bättre beredskap att använda EUCARIS-systemet för informationsutbyte kan agera på detta sätt. Detta förfarande skulle spara kostnader och påskynda det nationella genomförandet.

Statsrådet anser att det är viktigt att se till att förslagets förhållande till andra EU-rättsakter och internationella avtal, såsom Wienkonventionen om vägtrafik och Genèvekonventionen, är tydligt så att eventuella motstridigheter eller oklarheter kan undvikas.

Statsrådet anser i princip att de befogenheter som föreslås för kommissionen att utfärda genomförandeakter och delegerade akter är ändamålsenliga. Behörigheten som överförs till kommissionen ska dock vara ändamålsenligt avgränsad. Tidsfristerna för utfärdande av reglering på lägre nivå ska också granskas omsorgsfullt i den fortsatta behandlingen, eftersom detaljerna kan ha betydande kostnadseffekter nationellt.

Ändring av besiktningsdirektivet

Statsrådet anser att man även i fortsättningen bör kunna avvika nationellt från kommissionens föreslagna skyldighet att utföra trafiksäkerhetsprovning av motorcyklar. Detta skulle vara ändamålsenligt särskilt i länder där tekniska brister på motorcyklar inte orsakar dödsfall i trafiken och där det finns andra alternativa metoder för att trygga trafiksäkerheten vid användning av motorcykel. I andra hand anser statsrådet att om det inte är möjligt att avvika från skyldigheten att utföra trafiksäkerhetsprovning nationellt, ska man vid förhandlingarna säkerställa ett så stort nationellt handlingsutrymme som möjligt för tidsintervallerna och innehållet i trafiksäkerhetsprovning av motorcyklar.

Utgångspunkten är att statsrådet förhåller sig positivt till kommissionens strävan att främja den fria rörligheten genom att möjliggöra tillfällig trafiksäkerhetsprovning i en annan medlemsstat. I den fortsatta behandlingen bör man dock granska möjligheten till frivilligt förfarande i medlemsstaterna.

Ändring av vägkontrolldirektivet

Statsrådet anser att det är viktigt att man i medlemsstaterna prövar och inför god praxis som effektiviserar vägkontroller. Statsrådet förhåller sig dock kritiskt till de nationella målen för vägkontroller som enligt direktivet skulle vara förpliktande. Den föreslagna målnivån bör också granskas i den fortsatta behandlingen. Dessutom anser statsrådet att införandet av ny teknik för fjärrövervakning av utsläpp skulle kräva att verksamheten prövas och testas i medlemsstaten innan den tas i användning fullt ut. I stället för mängder kunde målet vara att granska åtgärdernas effekt på trafiksäkerheten.

Registreringsbevisdirektivet

Statsrådet anser att man i det internationella informationsutbytet om fordonsuppgifter bör säkerställa att skyddet av personuppgifter förverkligas. Särskild uppmärksamhet ska fästas vid att den rättsliga grunden för behandlingen av personuppgifter är tydlig i fråga om omregistrering av fordon.