



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 24.4.2025
COM(2025) 180 final

2025/0097 (COD)

Pakket technische controles

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 2014/45/EU betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en Richtlijn 2014/47/EU betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen

(Voor de EER relevante tekst)

{SEC(2025) 119 final} - {SWD(2025) 96 final} - {SWD(2025) 97 final} -
{SWD(2025) 98 final} - {SWD(2025) 99 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

Deze toelichting gaat samen met het voorstel tot herziening van twee richtlijnen:

- 1) Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens¹;
- 2) Richtlijn 2014/47/EU van het Europees Parlement en de Raad betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen².

Het wegvervoer is van wezenlijk belang voor de verbinding van bedrijven en consumenten in de EU, de bevordering van de handel en de ondersteuning van de economische groei en de werkgelegenheid. Het veroorzaakt echter ook bepaalde problemen, zoals verkeersongevallen en luchtverontreiniging.

Verkeersongevallen behoren tot de verschrikkelijkste gevolgen van het wegvervoer, met aanzienlijke kosten voor de samenleving. De belangrijkste oorzaken van verkeersongevallen zijn te hoge snelheid, rijden onder invloed van alcohol of drugs, afleiding en fouten van bestuurders, zoals het verkeerd beoordelen van een situatie of rijden als ze vermoeid zijn. Andere oorzaken zijn de slechte staat of het slechte ontwerp van de infrastructuur, zoals gladde oppervlakken, gebrekkige markeringen en slecht onderhoud, en defecten aan voertuigen. Dankzij de typegoedkeuringsregels en een goed ontwikkeld systeem van technische controles tijdens de levensduur van een voertuig, veroorzaken voertuigdefecten maar een klein percentage van de verkeersongevallen in de EU. Dat betekent echter ook dat er nog altijd vermijdbare ongevallen plaatsvinden die te wijten zijn aan het voertuig zelf. Volgens de “Safe System”-benadering moet op al die terreinen actie worden ondernomen; de verschillende delen van het systeem — gebruikers, voertuigen, infrastructuur en reactie in noodsituaties — staan immers met elkaar in verband³.

De uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door het wegvervoer is de belangrijkste bron van stikstofoxiden (NO_x, 35,5 % van de uitstoot in 2021) en is verantwoordelijk voor een aanzienlijk deel van de uitstoot van fijnstof (PM, 8,1 % van de uitstoot van PM_{2,5} en 9,5 % van de uitstoot van PM₁₀)⁴. Met name in steden zijn die percentages waarschijnlijk nog groter en is de blootstelling aan verontreinigende stoffen door wegvervoer hoog. In 2018 waren naar schatting 70 000 vroegtijdige sterfgevallen in de EU te wijten aan de uitstoot van het

¹ Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PB L 127 van 29.4.2014, blz. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/2023-05-20>).

² Richtlijn 2014/47/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen en tot intrekking van Richtlijn 2000/30/EG (PB L 127 van 29.4.2014, blz. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/2022-09-27>).

³ Europese Commissie (2020), directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer, Next steps towards “Vision Zero” – EU road safety policy framework 2021-2030, Bureau voor publicaties, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/391271>.

⁴ [National air pollutant emissions data viewer 2005-2022, homepage van het Europees Milieuagentschap](https://nationalairpollutantemissionsdataviewer2005-2022.homepage.van.het.Europees.Milieuagentschap), EEA (2024); Air Pollution in Europe: 2024 reporting status, <https://www.eea.europa.eu/publications/national-emission-reduction-commitments-directive-2024>.

wegvervoer⁵. Om die uitstoot te verminderen, werden bij Richtlijn (EU) 2024/2881⁶ herziene regels voor de kwaliteit van de omgevingslucht en voor schonere lucht in Europa bepaald. De richtlijn heeft tot doel de luchtverontreiniging in de EU op zijn laatst tegen 2050 terug te brengen tot nul en tegelijk de normen voor de luchtkwaliteit beter af te stemmen op de richtsnoeren van de Wereldgezondheidsorganisatie, waarin strengere maatregelen worden vereist om de uitstoot te beperken aan de bron.

Dit initiatief bouwt voort op het pakket technische controles uit 2014, dat bestaat uit deze drie richtlijnen:

- **Richtlijn 2014/45/EU betreffende de periodieke technische controle**, waarin is bepaald dat voertuigen voor wegvervoer periodiek moeten worden gecontroleerd om de naleving van een reeks minimumvereisten te waarborgen. Ze is van toepassing op alle auto's, bestelwagens, vrachtwagens, bussen, zware aanhangwagens, snellere trekkers en, sinds januari 2022, grotere twee- en driewielige voertuigen en vierwielers.
- **Richtlijn 2014/47/EU betreffende de technische controle langs de weg**, die een aanvulling vormt op Richtlijn 2014/45/EU, waarbij de lidstaten controles langs de weg moeten uitvoeren van zware personenvoertuigen, zware vrachtvoertuigen en aanhangwagens.
- **Richtlijn 2014/46/EU inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen**⁷, die voorziet in de elektronische registratie van de gegevens van alle voertuigen die in elke lidstaat worden ingeschreven en in geharmoniseerde procedures voor de opschorting van de inschrijving van een voertuig.

Het pakket technische controles uit 2014 vormt een aanvulling op de veiligheids- en milieueisen waaraan voertuigen moeten voldoen om op de wegen van de EU aan het verkeer deel te nemen, d.w.z. de respectieve verordeningen van de EU betreffende typegoedkeuring voor motorvoertuigen⁸. Die verordeningen bevatten ook vereisten inzake markttoezicht voor motorvoertuigen. De focus van het pakket technische controles is echter verschillend. Terwijl de bepalingen inzake markttoezicht tot doel hebben te waarborgen dat voertuigen aan de typegoedkeuringsvoorschriften blijven voldoen op het moment dat ze in de handel worden gebracht en gedurende een beperkte periode daarna⁹ en de nadruk leggen op de verantwoordelijkheid van de fabrikant, wil het pakket technische controles waarborgen dat eigenaren zich gedurende de hele levensduur van een voertuig aan minimumnormen houden. Bovendien moet in het kader van markttoezicht een beperkt aantal voertuigen per model worden getest, terwijl periodieke technische controles op bijna alle ingeschreven voertuigen van toepassing zijn. Het pakket technische controles vormt bijgevolg een aanvulling op de wetgeving inzake markttoezicht en waarborgt de verkeersveiligheid en de milieuprestaties tijdens de levensduur van voertuigen.

⁵ SWD(2022) 359 Impact assessment accompanying the Euro 7 proposal: https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/euro-7-standard-proposal_en.

⁶ Richtlijn (EU) 2024/2881 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2024 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (PB L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

⁷ Richtlijn 2014/46/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 tot wijziging van Richtlijn 1999/37/EG van de Raad inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen (PB L 127 van 29.4.2014, blz. 129, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

⁸ Zie bv. <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/eu-approval-and-market-surveillance-measures-for-motor-vehicles-and-their-trailers.html>.

⁹ Momenteel vijf jaar en 100 000 km, te verlengen bij Verordening (EU) 2024/1257 (Euro 7).

Sinds de vaststelling van het pakket technische controles in 2014 en andere daarmee verband houdende EU-wetgeving, is de voertuigtechnologie verbeterd, onder meer op het vlak van actieve veiligheid en intelligente rijhulpsystemen in nieuwe voertuigen. Ondanks die vooruitgang rijden er op de wegen van de EU nog altijd onveilige voertuigen rond, en dat draagt in meerdere of mindere mate bij tot ongevallen. Een aantal onveilige voertuigen met grote of gevaarlijke gebreken wordt opgespoord tijdens periodieke technische controles of controles langs de weg. Andere worden niet ontdekt omdat de gebreken niet tijdens die controles kunnen worden vastgesteld of omdat de voertuigen niet hoeven te worden getest. Dergelijke gebreken zijn onder meer gemanipuleerde veiligheidsfuncties en slecht vastgezette ladingen.

Een ander probleem is de ontoereikende controle op luchtverontreinigende stoffen en geluidshinder. Sommige tests die tijdens de huidige periodieke technische controles worden uitgevoerd, zijn niet langer gevoelig genoeg om storingen in moderne voertuigen op te sporen. De bestaande testprocedures zijn ook niet geschikt om de beleidsdoelstellingen van de EU op het vlak van luchtverontreiniging en geluidshinder te realiseren. Het huidige pakket technische controles bevat nog altijd geen meetwaarden voor de uitstoot van NO_x of het deeltjesaantal (PN) door nieuwe wagens, en er bestaan geen EU-regels voor het testen op gemanipuleerde of gebrekkige NO_x-nabehandelingssystemen of deeltjesfilters in voertuigen. Door die tekortkomingen kan het pakket technische controles minder doeltreffend bijdragen tot een daling van het aantal voertuigen met een hoge uitstoot.

Bovendien dragen Richtlijn 2014/45/EU en Richtlijn 2014/47/EU niet op doeltreffende wijze bij tot de handhaving van de regels inzake grensoverschrijdend verkeer en de handel in voertuigen in de EU.

Hoewel die richtlijnen door middel van gedelegeerde handelingen¹⁰ lichtjes zijn gewijzigd om ze in overeenstemming te brengen met de geactualiseerde voertuigcategorieën in de typegoedkeuringswetgeving¹¹ en om het testen van het eCall-systeem¹² op te nemen in de periodieke technische controle, zijn de belangrijkste regels sinds 2014 dezelfde gebleven. In de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit¹³ werd gevraagd om het wetgevingskader voor technische controles zodanig aan te passen dat wordt gewaarborgd dat een voertuig gedurende de hele levensduur aan de emissie- en veiligheidsnormen voldoet en dat aldus wordt bijgedragen tot het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030¹⁴ en tot het realiseren van de doelstellingen van de Europese Green Deal.

¹⁰ Gedelegeerde Richtlijn (EU) 2021/1717 van de Commissie van 9 juli 2021 tot wijziging van Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de actualisering van bepaalde benamingen van voertuigcategorieën en de toevoeging van eCall aan de lijst van te controleren punten, de methoden, de redenen voor afkeuring en de beoordeling van gebreken in de bijlagen I en III bij die richtlijn (PB L 342 van 27.9.2021, blz. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir_del/2021/1717/oj) en Gedelegeerde Richtlijn (EU) 2021/1716 van de Commissie van 29 juni 2021 tot wijziging van Richtlijn 2014/47/EU van het Europees Parlement en de Raad wat betreft wijzigingen van de benamingen van voertuigcategorieën ten gevolge van de gewijzigde typegoedkeuringswetgeving (PB L 342 van 27.9.2021, blz. 45, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir_del/2021/1716/oj).

¹¹ Verordeningen (EU) nr. 168/2013, (EU) nr. 167/2013 en (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad.

¹² Verordening (EU) 2015/758 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 inzake typegoedkeuringseisen voor de uitrol van het op de 112-dienst gebaseerde eCall-boordsysteem en houdende wijziging van Richtlijn 2007/46/EG (PB L 123 van 19.5.2015, blz. 77, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj>).

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

¹⁴ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0021.02/DOC_1&format=PDF.

Dit initiatief heeft tot doel de verkeersveiligheid in de EU verder te verbeteren, bij te dragen tot duurzame mobiliteit en het vrije verkeer van personen en goederen in de EU te bevorderen. De doelstellingen om het potentieel van het pakket technische controles ten volle te benutten, met name de Richtlijnen 2014/45/EU en 2014/47/EU, worden hieronder beschreven.

- 1) **De consistentie, objectiviteit en kwaliteit waarborgen van de technische controles van de voertuigen van vandaag en morgen.** Met name moet het testen worden gewaarborgd van elektrische voertuigen (EV's) en van elektronische veiligheid, met inbegrip van geavanceerde rijhulpsystemen (ADAS), voordat de meeste nieuwe voertuigen die met dergelijke systemen zijn uitgerust een eerste keer naar de periodieke technische controle moeten. In de periodieke technische controle en de controles langs de weg moeten nieuw ontworpen testmethoden worden opgenomen om voertuigen met een hoge uitstoot te kunnen opsporen, iets wat met de huidige emissietest niet kan.
 - 2) **Manipulatie aanzienlijk verminderen en de opsporing verbeteren van gebrekkige voertuigen** met defecte of gemanipuleerde veiligheids- en emissiebeheersingssystemen en gemanipuleerde kilometertellers. Dat kan door: i) emissietests te verbeteren (luchtverontreiniging en geluidshinder), ii) betere instrumenten te leveren om gewijzigde veiligheidsfuncties, met name voertuigsoftware, op te sporen en iii) frequenter en gericht te controleren. Momenteel worden sommige voertuigen met gebreken vaak niet genoeg of helemaal niet getest, waardoor die gebreken onopgemerkt blijven.
 - 3) **De elektronische opslag en de uitwisseling van relevante gegevens over voertuigidentificatie en -status verbeteren** om het probleem van de ontoereikende beschikbaarheid van gegevens aan te pakken en wederzijdse erkenning door handhavingsinstanties te bevorderen. Nauwkeurigere statusgegevens (zoals de kilometerstand) en een efficiënte en effectieve uitwisseling van informatie tussen de lidstaten zullen ook helpen om voertuigen met gemanipuleerde kilometertellers op te sporen.
- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

De voorgestelde herziening van het pakket technische controles, met name de Richtlijnen 2014/45/EU en 2014/47/EU, is verenigbaar met de doelstellingen van het **EU-beleidskader voor verkeersveiligheid**¹⁵ en zal de doelstelling helpen realiseren om het aantal doden en zwaargewonden tegen 2030 met 50 % te verminderen. De voorgestelde herziening zal ook zorgen voor afstemming op het pakket verkeersveiligheid uit 2023, d.w.z. de voorstellen tot wijziging van de **richtlijn betreffende het rijbewijs** en de **richtlijn ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen**¹⁶. Dit voorstel bevat regels voor kentekenbewijzen, de mogelijke toekomstige digitalisering van documenten en de uitwisseling van informatie over voertuigen tussen de lidstaten met het oog op handhaving.

De herziening is ook verenigbaar met de beleidsdoelstellingen van de EU inzake schone lucht,

¹⁵ SWD(2019) 283 final, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

¹⁶ COM(2023) 127 en COM(2023) 126 final, https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/european-commission-proposes-updated-requirements-driving-licences-and-better-cross-border-2023-03-01_en.

waaronder die van de **richtlijn betreffende de luchtkwaliteit**¹⁷ en de **richtlijn betreffende de vermindering van nationale emissies**¹⁸, op grond waarvan de lidstaten maatregelen moeten nemen om luchtverontreinigende stoffen in de atmosfeer te verminderen overeenkomstig de doelstellingen van het actieplan om alle verontreiniging tot nul terug te dringen¹⁹.

Technische controles zijn grotendeels gebaseerd op de **verordeningen betreffende typegoedkeuring**²⁰. Het voorstel is afgestemd op daarin beschreven veiligheids- en milieueisen en bevat maatregelen die moeten waarborgen dat de eigenaars zich gedurende de levensduur van het voertuig aan minimumnormen houden. Het is verenigbaar met de **verordening algemene veiligheid**²¹ en de voorlopers daarvan, alsook met de euro-emissienormen, en zal ervoor zorgen dat nieuwe apparatuur die aan deze voorschriften voldoet, werkt zoals verwacht en bijgevolg de verwachte voordelen oplevert. Het voorstel garandeert afstemming tussen de tests van de periodieke technische controle en van controles langs de weg en het typegoedkeuringsproces, met inbegrip van het gebruik van elektronische technische controles. Het gebruik van teledetectie tijdens controles langs de weg voor alle voertuigen is bijzonder relevant voor het markttoezicht, omdat daardoor een groot deel van het wagenpark kan worden gescreend. Dat verschaft waardevolle inzichten in terugkerende kwesties in verband met specifieke technologieën en oplossingen die worden gebruikt als onderdeel van emissiebeheersingssystemen, voertuigmodellen, modeljaren enz. Er worden ook synergieën verwacht met de nieuwe **Euro 7-verordening**²², met inbegrip van het gebruik van boordmonitoringfuncties om de uitstoot van NO_x te helpen beoordelen tijdens de periodieke technische controle en controles langs de weg.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

De herziening van het pakket technische controles, met name de Richtlijnen 2014/45/EU en 2014/47/EU, is verenigbaar met de **verordening betreffende één digitale**

¹⁷ Richtlijn (EU) 2024/2881 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2024 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (herschikking) (PB L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

¹⁸ Richtlijn (EU) 2016/2284 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 betreffende de vermindering van de nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen, tot wijziging van Richtlijn 2003/35/EG en tot intrekking van Richtlijn 2001/81/EG (PB L 344 van 17.12.2016, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2284/oj>).

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

²⁰ Bijvoorbeeld Verordening (EU) 2018/858 voor de meeste personenvoertuigen en vrachtvoertuigen en aanhangwagens, Verordening (EU) nr. 167/2013 voor trekkers en Verordening (EU) nr. 168/2013 voor twee- en driewielige voertuigen en vierwielers.

²¹ Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2019 betreffende de voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd wat de algemene veiligheid ervan en de bescherming van de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers betreft, tot wijziging van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 78/2009, (EG) nr. 79/2009 en (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad en de Verordeningen (EG) nr. 631/2009, (EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 en (EU) 2015/166 van de Commissie (PB L 325 van 16.12.2019, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

²² Verordening (EU) 2024/1257 van het Europees Parlement en de Raad van 24 april 2024 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, met betrekking tot hun emissies en de duurzaamheid van batterijen (Euro 7) (PB L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

toegangspoort²³ door de onlinetoegang te vergemakkelijken tot informatie over voertuigen, de relevante administratieve procedures en diensten voor ondersteuning en probleemoplossing. Ze draagt ook bij tot het halen van de doelstellingen van de **datastrategie van de EU**²⁴ voor de ontwikkeling van Europese dataruimten voor overheidsdiensten die de handhaving van wetgeving, met inbegrip van verkeersveiligheids- en milieuwetgeving, kunnen ondersteunen. De regels voor de bescherming van persoonsgegevens, met name Verordening (EU) 2016/679 (algemene verordening gegevensbescherming)²⁵, zijn ook van toepassing op de uitwisseling van informatie over kentekenbewijzen en technische certificaten en de daarmee verband houdende inschrijvingsgegevens.

De Commissie werkt momenteel ook aan een initiatief voor eerlijke en niet-discriminerende toegang tot **boordgegevens van voertuigen**, wat voor centra voor technische controle van cruciaal belang is om hun dagelijkse taken uit te voeren. Dat initiatief zal de **dataverordening**²⁶ aanvullen met richtsnoeren, eventueel gevolgd door een wetgevingsvoorstel, over de toegang tot voertuiggegevens, functies en hulpmiddelen²⁷, die essentieel zijn voor het verlenen van gegevensafhankelijke diensten in de autosector. Het zal de relevante datasets standaardiseren en een doeltreffende, niet-discriminerende en veilige toegang voor de onderdelenmarkt en voor mobiliteitsdiensten waarborgen. Een aantal instanties en dienstverleners, waaronder reparatie- en controlebedrijven, heeft gevraagd om een ambitieus voorstel van de Commissie dat een gelijk speelveld en ongehinderde toegang tot de relevante boordgegevens van voertuigen waarborgt²⁸. De herziening van Richtlijn 2014/45/EU (en de bijbehorende uitvoeringshandeling betreffende de benodigde technische informatie voor technische controles²⁹) zal specifieke bepalingen bevatten om de toegang tot de voor technische controles vereiste gegevens te vergemakkelijken.

Ten slotte is in het **EU-besluit betreffende het beleidsprogramma voor het digitale decennium tot 2030**³⁰ bepaald dat het Europees Parlement, de Raad, de Commissie en de lidstaten moeten samenwerken om de digitale streefcijfers in de EU tegen 2030 te halen. Daartoe behoort ook een streefcijfer voor de digitalisering van overheidsdiensten: 100 % van de belangrijkste overheidsdiensten moet online beschikbaar zijn en in voorkomend geval moeten mensen en bedrijven in de EU online met overheidsdiensten kunnen communiceren.

²³ Verordening (EU) 2018/1724 van het Europees Parlement en de Raad van 2 oktober 2018 tot oprichting van één digitale toegangspoort voor informatie, procedures en diensten voor ondersteuning en probleemoplossing en houdende wijziging van Verordening (EU) nr. 1024/2012 (PB L 295 van 21.11.2018, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj>).

²⁴ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's – Een Europese datastrategie (COM(2020) 66 final).

²⁵ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

²⁶ Verordening (EU) 2023/2854 van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2023 betreffende geharmoniseerde regels inzake eerlijke toegang tot en eerlijk gebruik van data en tot wijziging van Verordening (EU) 2017/2394 en Richtlijn (EU) 2020/1828 (Dataverordening) (PB L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj>).

²⁷ https://transport.ec.europa.eu/document/download/89b3143e-09b6-4ae6-a826-932b90ed0816_en?filename=Communication%20-%20Action%20Plan.pdf.

²⁸ Zie bijvoorbeeld de open brief van CITA: <https://citainsp.org/wp-content/uploads/2023/03/L2023-006-Data-Act.pdf>.

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

³⁰ Besluit (EU) 2022/2481 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2022 tot vaststelling van het beleidsprogramma voor het digitale decennium tot 2030 (PB L 323 van 19.12.2022, blz. 4, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2481/oj>).

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

• **Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslag van het voorstel is artikel 91, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU)³¹. In artikel 91, lid 1, punt c), VWEU is bepaald dat de EU op het gebied van vervoer bevoegd is om maatregelen vast te stellen die de veiligheid van het vervoer, met inbegrip van de verkeersveiligheid, kunnen verbeteren.

• **Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)**

De EU is op grond van de huidige Richtlijnen 2014/45/EU en 2014/47/EU al bevoegd op het gebied van technische controles. Sinds 1977, toen bij Richtlijn 77/143/EEG³² de verplichting werd ingevoerd om motorvoertuigen aan een periodieke technische controle te onderwerpen, zijn op EU-niveau verschillende maatregelen ingevoerd. De recentste wijziging op dat gebied kwam er met de vaststelling van het pakket technische controles in 2014. De nieuwe regels die met het onderhavige voorstel zullen worden ingevoerd, blijven binnen de bevoegdheden die krachtens artikel 91, lid 1, VWEU aan de EU zijn toegekend en kunnen, gezien hun verband met het al bestaande kader voor technische controles, alleen op het niveau van de EU naar behoren worden uitgevoerd.

Omdat het wegvervoer en de auto-industrie internationale sectoren zijn, is het veel efficiënter en effectiever om de problemen op EU-niveau aan te pakken dan op nationaal niveau. Hoewel nationale praktijken van oudsher verschillen, zijn een minimaal harmonisatieniveau op het gebied van het testen van voertuigen en gezamenlijk overeengekomen oplossingen voor de uitwisseling van voertuiggegevens tussen de lidstaten doeltreffender dan een veelvoud aan ongecoördineerde nationale oplossingen. Met gemeenschappelijke regels voor het testen van moderne voertuigtechnologieën (EV's, ADAS en de recentste emissiebeheersingsapparatuur) zullen de lidstaten schaalvoordelen genieten en zullen fabrikanten van testapparatuur op een uniformere markt kunnen werken. Ook de eengemaakte markt zal beter functioneren omdat voertuigen onder vergelijkbare omstandigheden aan vergelijkbare tests zullen worden onderworpen, en vervoersondernemers vergelijkbare kosten zullen hebben en aan vergelijkbare minimumvereisten zullen moeten voldoen.

De nationale instanties en deskundigen uit de sector zijn het er algemeen over eens dat de huidige richtlijnen niet langer in overeenstemming zijn met de recentste ontwikkelingen op het gebied van regelgeving en technologie voor voertuigveiligheid en emissiebeheersing. Zonder maatregelen op EU-niveau zouden de lidstaten periodieke controles en controles langs de weg blijven uitvoeren. Het is echter heel onwaarschijnlijk dat de testmethoden en de reikwijdte van de door de EU-wetgeving vereiste controles (bv. testen van remmen, ophanging, elektronische veiligheidssystemen en emissiereductieapparatuur) op een geharmoniseerde of gecoördineerde wijze zouden worden toegepast. De lidstaten zouden verschillende oplossingen bij stukjes en beetjes toepassen, wat zou leiden tot nog grotere verschillen in de veiligheids- en milieuprestaties van voertuigen dan nu het geval is. Dat zou de eengemaakte markt kunnen verstoren en het vrije verkeer verder kunnen belemmeren. Het initiatief is daarom gericht op behoeften op het vlak van veiligheid en milieubescherming die “relevant voor de Unie” zijn.

³¹ PB C 115 van 9.5.2008, blz. 85, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/tfeu_2008/art_91/oj.

³² Richtlijn 77/143/EEG van de Raad van 29 december 1976 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens (PB L 47 van 18.2.1977, blz. 47, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1977/143/oj>).

- **Evenredigheid**

Overeenkomstig het in artikel 5, lid 4, van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde evenredigheidsbeginsel gaan de maatregelen in dit voorstel niet verder dan nodig is om de doelstellingen van de Verdragen te realiseren: de verkeersveiligheid verbeteren, bijdragen tot duurzame mobiliteit en het vrije verkeer van personen en goederen in de EU bevorderen.

In het algemeen is de reikwijdte van het voorstel beperkt tot wat het best op EU-niveau kan worden bereikt om de testmethoden en de reikwijdte te harmoniseren. Het voorstel heeft bijvoorbeeld geen betrekking op voertuigen die vooral lokaal worden gebruikt, zoals bromfietsen en tractoren.

Wat de keuze van het instrument voor EU-optreden betreft, wordt de herziening van de bestaande Richtlijnen 2014/45/EU en 2014/47/EU als de geschiktste oplossing beschouwd. Daardoor kunnen de doelstellingen van een geleidelijke harmonisatie op dit gebied worden verwezenlijkt, terwijl de lidstaten voldoende ruimte wordt gelaten om de wijzigingen in praktijk te brengen op een manier die aansluit bij hun specifieke nationale situatie door de gevestigde nationale regelingen voor technische controles te blijven toepassen. Dankzij die keuze, waarbij minimumvereisten worden gehanteerd in plaats van een uniforme aanpak, zal de sector de efficiëntste technische oplossingen kunnen ontwikkelen voor deze voortdurend evoluerende branche.

- **Keuze van het instrument**

Om een duidelijke en consistente juridische formulering te waarborgen, is de geschiktste juridische oplossing een herziening van Richtlijn 2014/45/EU en Richtlijn 2014/47/EU, waarbij beide in één voorstel voor een richtlijn worden gewijzigd.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

In 2023 heeft de Commissie het pakket technische controles uit 2014 geëvalueerd, waarbij ze de relevantie, de meerwaarde van de EU, de samenhang, de effectiviteit en de efficiëntie heeft beoordeeld. De conclusie luidde dat de doelstellingen van het pakket gedeeltelijk werden gerealiseerd en dat werd bijgedragen tot een verbetering van de verkeersveiligheid en een vermindering van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door het wegvervoer. Voertuigen met gebreken worden echter nog niet altijd opgespoord, omdat in een aantal lidstaten sommige categorieën voertuigen niet worden onderworpen aan periodieke technische controles of controles langs de weg, of omdat de frequentie of de reikwijdte van de tests niet is aangepast aan de hogere veiligheids- en milieurisico's van die categorieën. Wegens de vastgestelde tekortkomingen in met name de Richtlijnen 2014/45/EU en 2014/47/EU van het pakket, moeten die richtlijnen worden aangepast om niet alleen in te spelen op de huidige behoeften maar ook op toekomstige uitdagingen.

De conclusies van de evaluatie worden hieronder beschreven.

- 1) Het pakket technische controles is niet aangepast aan de nieuwste technologieën, zoals geavanceerde rijhulpsystemen en elektronische veiligheidsfuncties. Er zijn geen specifieke testprotocollen om de conformiteit en het onderhoud, met inbegrip van software-updates, van elektrische en hybride voertuigen te waarborgen. De technische controles moeten worden geactualiseerd om op efficiënte wijze

belangrijke gegevens over de veiligheid te verkrijgen en nieuwe sensoren en functies te monitoren.

- 2) Wat de uitstoot betreft, moeten sommige tests en apparatuur voor periodieke technische controles worden aangepast omdat daarmee niet langer emissiestoringen kunnen worden opgespoord in de recentste voertuigen met een verbrandingsmotor. De opaciteitsmeting is achterhaald omdat daarmee geen diesellootuigen met een defecte deeltjesfilter of een gemanipuleerde katalysator kunnen worden opgespoord, wat voor een hoge uitstoot van fijnstof en NO_x zorgt. In plaats daarvan moeten deeltjesaantalmetingen en NO_x-metingen worden gebruikt om nieuwere diesel- en benzinevoertuigen te controleren op gebreken en manipulatie van emissiebeheersingssystemen.
- 3) Het huidige kader voor de uitwisseling van informatie over testresultaten tussen de lidstaten is niet doeltreffend gebleken. Hoewel in de wetgeving elektronische gegevensuitwisseling tussen autoriteiten als een mogelijkheid wordt genoemd, maken niet alle lidstaten daar gebruik van. De harmonisatie van kentekenbewijzen heeft het weliswaar gemakkelijker gemaakt om voertuigen in te schrijven uit andere lidstaten en EER-landen, maar er is nog ruimte om de gegevensuitwisseling en het digitaliseringsproces te verbeteren. Herinschrijving kan nog altijd een omslachtig proces zijn en de wederzijdse erkenning van periodieke technische controles tussen de lidstaten kan beter.
- 4) Het pakket moet de voordelen van digitale gegevensuitwisseling beter benutten en voertuigdocumenten meer harmoniseren om de administratieve lasten en kosten te verminderen. Daarnaast zouden digitale kentekenbewijzen de digitalisering van de inschrijving en de gegevensbeheerprocessen verder kunnen bevorderen en de kosten helpen verlagen.

De samenhang tussen met name de Richtlijnen 2014/45/EU en 2014/47/EU van het pakket en de relevante EU-instrumenten kan worden verbeterd door voertuiggegevens over de veiligheid en de daarmee verband houdende verantwoordelijkheid van fabrikanten tijdens de levensduur van het voertuig te standaardiseren. De verantwoordelijkheden verduidelijken en het verplicht beschikbaar stellen van bepaalde informatie voor de periodieke technische controle in alle lidstaten, zou de onzekerheid en de tijd die wordt besteed aan het zoeken naar informatie kunnen verminderen; dat zou de algemene nauwkeurigheid en efficiëntie van de controles kunnen verbeteren. Met name de Richtlijnen 2014/45/EU en 2014/47/EU van het pakket moeten ook beter worden afgestemd op de verordening algemene veiligheid en de Euro 7-verordening.

• **Raadpleging van belanghebbenden**

De raadpleging had een dubbele doelstelling. De eerste was de prestaties van het pakket technische controles beoordelen aan de hand van de vijf evaluatiecriteria, mogelijke problemen met het bestaande rechtskader vaststellen en op basis daarvan conclusies trekken met het oog op toekomstige maatregelen. De tweede was met belanghebbenden samenwerken om het inzicht van de Commissie in deze kwesties te bevestigen, een lijst van mogelijke beleidsmaatregelen opstellen en de waarschijnlijke gevolgen daarvan voor de verschillende categorieën belanghebbenden beoordelen.

Tijdens de raadplegingen werden ook gegevens verzameld over de verwachte kosten en baten van de beleidsmaatregelen die worden overwogen. Dat hielp bij de vaststelling van hiaten in de interventielogica of van gebieden die nadere aandacht vereisen. Er werden zowel openbare raadplegingen (via een aanvangseffectbeoordeling en een openbare raadpleging op de website

“Geef uw mening” van de Commissie) als gerichte raadplegingen, waaronder enquêtes en interviews, gehouden. De gerichte raadplegingen werden gedurende het hele evaluatie- en effectbeoordelingsproces gehouden en hadden betrekking op alle relevante aspecten. De enquêtes en interviews waren gericht op het opstellen van verschillende beleidsmaatregelen om de in het kader van de herziening van het pakket vastgestelde doelstellingen te realiseren, met name het bepalen en kwantificeren van de kosten en het potentiële effect van de maatregelen. De oorzaken van de problemen en de mogelijke beleidsmaatregelen van het pakket technische controles zijn ook uitvoerig met de belanghebbenden besproken, onder meer in de deskundigengroep voor technische controles, en zijn ook het resultaat van de raadpleging van belanghebbenden in het kader van de evaluatie.

Er is een brede groep belanghebbenden geraadpleegd, waaronder: i) overheidsinstanties die belast zijn met verkeersveiligheid (met inbegrip van hun representatieve verenigingen, zoals EReg³³ en CORTE³⁴), ii) brancheorganisaties en bedrijven (met inbegrip van hun representatieve verenigingen, zoals CITA³⁵ en EGEA³⁶, voertuigfabrikanten en leveranciers van voertuigonderdelen), iii) vertegenwoordigers van gebruikersgroepen en iv) onderzoeksorganisaties en ngo's op het gebied van verkeersveiligheid en v) het publiek.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Tijdens de voorbereidende werkzaamheden werd een brede groep deskundigen uit de lidstaten, het bedrijfsleven en andere groepen belanghebbenden geraadpleegd over kwesties in verband met technische controles, controles langs de weg en voertuigregisters. Er werden drie specifieke workshops georganiseerd waar de leden van de deskundigengroep voor technische controles en inschrijvingsbewijzen (Rweg) de technische elementen van het voorstel hebben besproken. De Commissie heeft twee externe consultants gecontracteerd voor de uitvoering van specifieke studies ter ondersteuning van de evaluatie en de effectbeoordeling. Die input werd aangevuld met ad-hocraadplegingen van deskundigen uit de sector en de eigen ervaring van de Commissie met het toezicht op en de uitvoering van de richtlijnen.

- **Effectbeoordeling**

Bij dit voorstel is een effectbeoordelingsverslag gevoegd waarvan op 20 november 2023 een ontwerp is voorgelegd aan de Raad voor regelgevingstoetsing. Die raad heeft op 15 december 2023 een positief advies met voorbehoud uitgebracht³⁷. Het effectbeoordelingsverslag is dienovereenkomstig aangepast om tegemoet te komen aan de opmerkingen van de raad. De geanalyseerde beleidsopties zijn hieronder samengevat.

Er zijn vier beleidsopties (BO1a, BO1b, BO2 en BO3) opgesteld om de vastgestelde problemen aan te pakken. Alle beleidsopties omvatten de volgende maatregelen:

- de periodieke technische controles aanpassen aan elektrische voertuigen en nieuwe testpunten opnemen door middel van elektronische periodieke controles (met inbegrip van het testen van de integriteit van de software voor veiligheids- en emissiesystemen);

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

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

³⁵ De wereldwijde vereniging van autoriteiten en bevoegde ondernemingen die actief zijn op het gebied van de naleving van de voertuigvoorschriften, <https://citainsp.org/>.

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

³⁷ Ares(2023) 8616336.

- nieuwe testmethoden invoeren voor de uitstoot van zwevende deeltjes en NO_x, die nodig zijn om de controles aan te passen aan recentere emissiebeheersingstechnologieën en om voertuigen met een hoge uitstoot op te sporen, met inbegrip van voertuigen die zijn gemanipuleerd;
- een technische controle eisen na elke ingrijpende wijziging van bijvoorbeeld het aandrijfsysteem of de emissieklasse;
- het technisch certificaat digitaliseren;
- de nationale voertuigregisters koppelen en de reeks geharmoniseerde voertuiggegevens in die registers uitbreiden;
- de lidstaten verplichten de kilometerstand in nationale databanken op te nemen en die gegevens ter beschikking te stellen van andere lidstaten als een voertuig opnieuw wordt ingeschreven.

Naast de gemeenschappelijke maatregelen is beleids optie 1a gericht op een efficiënter gebruik van voertuiggegevens (inschrijving en status), met inbegrip van de afgifte van kentekenbewijzen in digitaal formaat. Beleids optie 1b is gericht op effectievere technische controles met behulp van teledetectietechnologie, wat bijdraagt tot de opsporing van voertuigen met een potentiële hoge uitstoot die: i) langs de weg worden gecontroleerd onmiddellijk nadat ze zijn geïdentificeerd of ii) worden uitgenodigd voor een emissietest in een controlecentrum. Met deze optie zou ook: i) de mogelijkheid worden geschrapt om motorfietsen vrij te stellen van periodieke technische controles, ii) een jaarlijkse emissietest voor lichte bedrijfsvoertuigen verplicht worden, iii) een controle van het vastzetten van de lading verplicht worden en iv) een verplichte jaarlijkse periodieke controle voor voertuigen ouder dan tien jaar worden ingevoerd. BO1b zou het vrije verkeer van personen bevorderen door van een lidstaat die een voertuig inschrijft, te eisen dat hij het door een andere lidstaat afgegeven keuringsbewijs erkent voor een periode van maximaal zes maanden, op voorwaarde dat de volgende periodieke technische controle wordt uitgevoerd in de lidstaat van inschrijving.

Beleids optie 2 combineert de meeste maatregelen van BO1a en BO1b. Ze bevat een aanvullende maatregel voor gegevensbeheer, met als doel de procedures en middelen voor toegang tot technische informatie over voertuigen (waaronder boordgegevens) vast te stellen. In het kader van BO2 worden ook controles langs de weg ingevoerd voor lichte bedrijfsvoertuigen.

Beleids optie 3 is de meest ambitieuze beleids optie, omdat ze nog verder gaat op het vlak van de harmonisering van de reikwijdte en de methoden van technische controles en de wederzijdse erkenning van keuringsbewijzen. Boven op de maatregelen van BO2, wordt volgens BO3: i) de reikwijdte van de periodieke technische controle zonder uitzonderingen uitgebreid tot alle motorfietsen en lichte aanhangwagens, ii) de technische controle langs de weg uitgebreid tot alle motorfietsen en iii) vereist dat in een andere lidstaat afgegeven keuringsbewijzen zonder beperkingen door de lidstaat van inschrijving worden erkend.

De conclusie van de effectbeoordeling luidt dat beleids optie 2 de voorkeur geniet. Die optie wordt effectief geacht voor de realisatie van de beoogde beleidsdoelstellingen, biedt hoge efficiëntie en hoge nettovoordelen en staat in verhouding tot de doelstellingen van het initiatief. Ze is ook verenigbaar met het gevestigde nationale beleid op dit gebied.

De beleids opties zullen naar verwachting de **veerkeersveiligheid verbeteren** in de EU door voertuigen met grote en gevaarlijke gebreken doeltreffender op te sporen, wat zou moeten leiden tot een daling van het aantal verkeersongevallen als gevolg van technische gebreken. Bijgevolg moet het aantal doden en licht- en zwaargewonden afnemen. De beleids opties

bevatten ook andere maatregelen die bijdragen tot de verkeersveiligheid en betrekking hebben op een betere uitvoering en handhaving van de wetgeving inzake technische controle, zoals de uitwisseling van gegevens tussen de autoriteiten van de lidstaten.

In het kader van voorkeursoptie BO2 zullen tussen 2026 en 2050 naar schatting ongeveer 7 000 levens worden gered en ongeveer 65 000 zwaargewonden worden vermeden ten opzichte van het basisscenario. In financiële termen wordt de daling van de externe kosten van ongevallen geraamd op ongeveer 74,2 miljard EUR ten opzichte van het basisscenario, uitgedrukt als contante waarde in diezelfde periode.

Alle beleidsopties zullen ook **bijdragen tot duurzame mobiliteit** door de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en geluidshinder te verminderen. Dat zal leiden tot een daling van de externe kosten van die emissies: de besparingen in het kader van BO2 worden geraamd op 83,4 miljard EUR.

Alle beleidsopties zullen **het vrije verkeer van personen en goederen in de EU bevorderen** door belemmeringen voor de herinschrijving van voertuigen in een andere lidstaat weg te nemen. BO1a, BO2 en BO3 zullen naar verwachting even doeltreffend zijn, terwijl BO1b minder doeltreffend zou zijn door het gebrek aan maatregelen op het vlak van digitale kentekenbewijzen en aanvullende gegevens in het voertuigregister.

Wat het wegnemen van belemmeringen in verband met technische controles betreft, zou BO3 de doeltreffendste optie zijn omdat de EU-brede erkenning van in een andere lidstaat afgegeven keuringsbewijzen door de lidstaat van inschrijving wordt uitgebreid tot alle voertuigen, gevolgd door BO2 en BO1b (beperkte EU-brede erkenning van keuringsbewijzen). BO1a zal naar verwachting het minst doeltreffend zijn, omdat de erkenning van keuringsbewijzen afhankelijk is van bilaterale overeenkomsten.

Voertuigveiligheid is een kernelement van de “Safe System”-benadering en een kernbeginsel van de Verklaring van Stockholm van de Verenigde Naties over verkeersveiligheid uit 2020³⁸. Het initiatief draagt ook bij tot duurzameontwikkelingsdoelstelling 3 van de VN (verzekeren van een goede gezondheid en promoten van welzijn voor alle leeftijden), waaronder streefdoelen 3.6 (het aantal doden en gewonden in het verkeer halveren) en 3.9 (in aanzienlijke mate het aantal sterfgevallen en ziekten verminderen als gevolg van gevaarlijke chemicaliën en de vervuiling en besmetting van lucht, water en bodem). Het is ook verenigbaar met de milieudoelstellingen van de Europese Green Deal en de Europese klimaatwet³⁹.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

Als onderdeel van het programma voor gezonde en resultaatgerichte regelgeving (Refit)⁴⁰ draagt dit voorstel op verschillende manieren bij tot een efficiëntere wetgeving door: i) verouderde testmethoden te vervangen door geavanceerde oplossingen, zowel voor periodieke controles als voor controles langs de weg, door het gebruik van de recentste meettechnieken

³⁸ <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>.

³⁹ Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad van 30 juni 2021 tot vaststelling van een kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 401/2009 en Verordening (EU) 2018/1999 (PB L 243 van 9.7.2021, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁴⁰ [Werkprogramma van de Commissie voor 2023 – Belangrijkste documenten \(europa.eu\)](#), bijlage II: Refit-initiatieven, titel A – Een Europese Green Deal.

en technologie verplicht te stellen, zodat een groot aantal voertuigen met hoge uitstoot doeltreffender kan worden opgespoord, ii) eenvoudige maar zinvolle tests in te voeren om de veiligheids- en milieuprestaties van moderne voertuigen op geharmoniseerde wijze te beoordelen en iii) nationale databanken met elkaar te verbinden om het delen en raadplegen van voertuiggegevens te bevorderen, in plaats van gebruik te maken van omslachtigere procedures. Het initiatief zal naar verwachting fraude met emissie- en veiligheidssystemen aanzienlijk verminderen, evenals manipulatie van kilometerstanden van gebruikte voertuigen, met name bij internationale verkoop. Dat zou leiden tot aanzienlijke besparingen op externe kosten en zou kosten en schade voor consumenten vermijden.

Het initiatief omarmt het beginsel “standaard digitaal”⁴¹, omdat het waar mogelijk de digitale transformatie bevordert. Zo moet het verplicht elektronisch formaat voor technische certificaten een positief effect sorteren op de digitale transformatie in de EU. Wat de herinschrijvingsprocedure betreft, zullen de autoriteiten en het publiek tijd en geld besparen doordat de uitwisseling van informatie en gegevens niet langer via e-mail verloopt. De autoriteiten en het publiek zullen ook tijd en geld besparen dankzij het digitale kentekenbewijs, waardoor de toegang tot en de uitwisseling van informatie gemakkelijker en sneller zal verlopen.

Toepassing van het “one in, one out”-beginsel

Het “one in, one out”-beginsel bestaat erin nieuwe lasten voor mensen en bedrijven die uit voorstellen van de Commissie voortvloeien, te compenseren door een soortgelijke bestaande last op hetzelfde beleidsterrein weg te nemen. Dit voorstel maakt deel uit van het pakket technische controles en zal naar verwachting leiden tot administratieve kosten voor keuringscentra en voertuigfabrikanten als gevolg van de maatregel inzake gegevensbeheer, terwijl garages, voertuighandelaren, bandencentrales en werkplaatsen te maken zullen krijgen met kosten door de maatregel inzake de kilometerstand. In totaal worden de extra eenmalige administratieve kosten ten opzichte van het basisscenario die relevant zijn voor het “one in, one out”-beginsel, voor de voorkeursoptie geraamd op 218 miljoen EUR in 2026. Uitgedrukt als netto contante waarde op jaarbasis over de desbetreffende periode bedragen ze 25,5 miljoen EUR. Daarnaast bedragen de terugkerende administratieve kosten ten opzichte van het basisscenario 26,4 miljoen EUR per jaar. De totale eenmalige en terugkerende administratieve kosten die relevant zijn voor het “one in, one out”-beginsel worden bijgevolg geraamd op 51,9 miljoen EUR per jaar ten opzichte van het basisscenario.

• Grondrechten

Het voorstel eerbiedigt ten volle de mensenrechten en de grondrechten en zal geen negatieve gevolgen hebben voor de grondrechten die zijn vastgelegd in het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie ⁴².

Het voorstel bevat maatregelen om de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door voertuigen te helpen verminderen (jaarlijkse emissietests voor lichte bedrijfsvoertuigen, jaarlijkse controle van voertuigen van tien jaar of ouder en NO_x-metingen tijdens controles langs de weg door teledetectie en “plume chasing”). Die maatregelen zullen bijdragen tot een

⁴¹ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's – Digitaal kompas 2030: de Europese aanpak voor het digitale decennium, COM(2021) 118.

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

verbetering van de kwaliteit van het milieu, overeenkomstig artikel 37 van het Handvest. De aanpassing van de methoden van de periodieke technische controle om elektrische voertuigen te kunnen testen, waaronder de opleiding van controleurs, en de verplichte controle van de lading tijdens controles langs de weg zullen zorgen voor veiligere arbeidsomstandigheden voor voertuigcontroleurs en beroepschauffeurs (artikel 31). De maatregelen ter bestrijding van kilometerfraude zullen bijdragen tot een betere consumentenbescherming, overeenkomstig artikel 38 van het Handvest. De wederzijdse erkenning van technische certificaten en de digitalisering van de inschrijvingsprocedure zullen bijdragen tot de vrijheid van verkeer en verblijf, overeenkomstig artikel 45 van het Handvest. De maatregelen die waarborgen dat eigenaars van niet-gemanipuleerde voertuigen niet worden benadeeld ten opzichte van die van gemanipuleerde voertuigen, zullen bijdragen tot gelijkheid voor de wet, overeenkomstig artikel 3 van het Handvest.

Het voorstel bevat een maatregel inzake de kilometerstand, die gevolgen heeft voor het recht op bescherming van persoonsgegevens bij de opslag en uitwisseling van gegevens. De lidstaten moeten de kilometerstand opslaan in nationale databanken en die gegevens ter beschikking te stellen van andere lidstaten als een voertuig opnieuw wordt ingeschreven. Voorts moet een technisch certificaat worden afgegeven in elektronische vorm, met een afdruk op papier als optie. Met het oog op de verkeersveiligheid heeft de automatische toegankelijkheid van technische certificaten via een gedeeld systeem aanzienlijke voordelen, met name wat betreft het bevorderen van internationale controles en het gebruiksgemak voor de consument. De gegevensverwerking in verband met deze maatregelen werd als noodzakelijk en evenredig beoordeeld en kan alleen worden toegepast voor doeleinden die in het voorstel worden gespecificeerd.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

De gevolgen voor de begroting van de EU houden voornamelijk verband met de uitbreiding van de functies van het IT-systeem voor gegevensuitwisseling (MOVE-HUB). Het gaat onder meer om eenmalige aanpassingskosten en kosten van periodieke updates en onderhoud. Daarbij moeten nieuwe gegevenselementen worden toegevoegd aan voertuigregisters, moet elektronische toegang worden geboden tot onder meer in nationale databanken opgeslagen keuringsverslagen en moeten kilometerstanden in de databanken van de lidstaten kunnen worden uitgewisseld. De bijbehorende kosten worden geraamd op 0,2 miljoen EUR aan eenmalige kosten en 0,05 miljoen EUR per jaar aan terugkerende kosten; deze kosten hebben betrekking op de algehele uitvoering van het pakket technische controles

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

De Commissie zal toezicht houden op de uitvoering en doeltreffendheid van dit initiatief door middel van verschillende acties en een reeks kernindicatoren om de vooruitgang bij de verwezenlijking van de operationele doelstellingen te meten. Om het succes van het initiatief te meten, worden de volgende operationele doelstellingen vastgesteld: i) nieuwe beschikbare testmethoden voor veiligheid en emissies toepassen, ii) de voertuigregisters en kilometerdatabanken van de lidstaten onderling verbinden via een gemeenschappelijke hub, iii) voertuigdocumenten digitaliseren en iv) het aantal voertuigen met gebreken en gemanipuleerde voertuigen op de wegen van de EU verminderen. De gegevens voor de beoordeling van die operationele doelstellingen zullen gebaseerd worden op regelmatige rapportage door de lidstaten en op inspanningen op het gebied van ad-

hocgegevensverzameling, met inbegrip van het gebruik van gegevensuitwisselingssystemen, zoals MOVE-HUB.

Vijf jaar na de datum van inwerkingtreding van de herziene wetgeving zal de Commissie een evaluatie uitvoeren om na te gaan in welke mate de doelstellingen van het initiatief zijn bereikt.

- **Toelichtende stukken (bij richtlijnen)**

De lidstaten hebben de Richtlijnen 2014/45/EU en 2014/47/EU op verschillende wijze uitgevoerd, en er wordt een aanzienlijk aantal wijzigingen voorgesteld. Bijgevolg moeten de lidstaten bij de kennisgeving van hun omzettingsmaatregelen een of meer stukken voegen waarin het verband tussen de delen van beide richtlijnen en de overeenkomstige delen van de nationale wetgeving wordt toegelicht.

- **Artikelsgewijze toelichting**

Het voorstel tot herziening van de Richtlijnen 2014/45/EU en 2014/47/EU is opgebouwd rond de drie belangrijkste beleidsdoelstellingen in hoofdstuk 1. Die doelstellingen zijn met elkaar verbonden en hebben tot doel de verkeersveiligheid in de EU te verbeteren, bij te dragen tot duurzame mobiliteit en het vrije verkeer van personen en goederen in de EU te bevorderen. De belangrijkste bepalingen die de richtlijnen ingrijpend wijzigen of nieuwe elementen toevoegen, worden hieronder beschreven.

Artikel 1, lid 1, wijzigt artikel 2 van Richtlijn 2014/45/EU betreffende het toepassingsgebied

Om de samenhang te verbeteren, worden bij de wijziging van het artikel elektrisch aangedreven motorfietsen opgenomen in het toepassingsgebied, naast motorfietsen met verbrandingsmotoren, die al onder het toepassingsgebied vallen. Om dezelfde reden wordt de mogelijkheid geschrapt om motorfietsen uit te sluiten van het toepassingsgebied van technische controles.

Artikel 1, lid 2, wijzigt artikel 3 van Richtlijn 2014/45/EU betreffende definities

De definities van “verbonden voertuig” en “voorlopig technisch certificaat” worden toegevoegd om de termen te specificeren die worden gebruikt in verband met de bepalingen inzake respectievelijk de registratie van kilometerstanden (nieuw artikel 4 bis van Richtlijn 2014/45/EU) en de erkenning van technische certificaten (gewijzigd artikel 4).

Artikel 1, lid 3, vervangt artikel 4 van Richtlijn 2014/45/EU betreffende verantwoordelijkheden

Om het vrije verkeer van personen en goederen te vergemakkelijken, wordt de bestaande eis dat technische controles moeten worden uitgevoerd door de lidstaat waar het voertuig wordt ingeschreven, aangevuld met de volgende bepalingen.

Het artikel wordt gewijzigd om de eigenaars of houders van personenauto's de mogelijkheid te bieden periodieke technische controles te laten uitvoeren in een andere lidstaat dan de lidstaat van inschrijving. Het in dat geval afgegeven voorlopig technisch certificaat is zes maanden geldig. De volgende periodieke technische controle moet plaatsvinden in de lidstaat van inschrijving, tenzij die lidstaat eenzijdig door andere lidstaten afgegeven technische certificaten erkent. Die optie geldt voor alle voertuigcategorieën.

In het artikel wordt ook bepaald dat voertuigfabrikanten de voor controles benodigde technische informatie kosteloos ter beschikking moeten stellen van de bevoegde instanties van

de lidstaten. Vervolgens moeten die instanties de gegevens ter beschikking stellen van hun controlecentra. Daarnaast is de Commissie bevoegd om de technische informatie, het gegevensformaat en de toegangsprocedures te specificeren door middel van uitvoeringshandelingen.

Bij artikel 1, lid 4, wordt in Richtlijn 2014/45/EU een nieuw artikel 4 bis ingevoegd betreffende de registratie van kilometerstanden

Het artikel breidt de verplichting om kilometerstanden te registreren buiten de centra voor periodieke technische controles uit tot elke dienstverlener die tegen betaling reparatie- of onderhoudswerkzaamheden aan een voertuig uitvoert. De geregistreerde gegevens mogen worden opgeslagen in een specifieke nationale databank of in het nationale voertuigregister.

Voertuigfabrikanten moeten ook regelmatig kilometerstanden van hun verbonden voertuigen verstrekken. Het artikel schrijft ook voor dat de lidstaten de kilometerstand moeten delen met controleurs, de houder van het kentekenbewijs en de bevoegde instanties in de lidstaten.

Artikel 1, lid 5, wijzigt artikel 5 van Richtlijn 2014/45/EU betreffende de data en de frequentie van de controles

Artikel 5, lid 1, punt a), wordt gewijzigd met de eis dat auto's en bestelwagens die ouder zijn dan tien jaar jaarlijks worden getest. Ook moeten bestelwagens na de datum van eerste inschrijving elk jaar worden onderworpen aan uitlaatemisstests. In dat punt wordt ook gespecificeerd hoe de datum van de volgende periodieke technische controle moet worden berekend na het verstrijken van een voorlopig technisch certificaat als bedoeld in artikel 4 van Richtlijn 2014/45/EU.

Artikel 5, lid 2, van Richtlijn 2014/45/EU wordt gewijzigd om het in overeenstemming te brengen met de wijziging in artikel 2 betreffende het opnemen van elektrisch aangedreven motorfietsen in het toepassingsgebied van de periodieke technische controle.

Ten slotte worden de voorwaarden vereenvoudigd waaronder de lidstaten of de bevoegde instanties kunnen eisen dat een voertuig vóór de vervaldatum van het technisch certificaat aan een technische controle wordt onderworpen. Vier van de vijf bestaande mogelijkheden in artikel 5, lid 4, van Richtlijn 2014/45/EU worden geschrapt; het lid betreffende ingrijpende wijzigingen van de veiligheids- en milieusystemen van het voertuig die aanleiding geven tot een test, maken deel uit van een nieuw lid 2 bis.

Artikel 1, lid 6, wijzigt artikel 6 van Richtlijn 2014/45/EU betreffende de inhoud van de controles en controlemethoden

Het artikel wordt gewijzigd om de uitbreiding van het toepassingsgebied tot elektrisch aangedreven motorfietsen mogelijk te maken en de lidstaten toe te staan alleen voertuigen van uitlaat- en geluidsemisstests vrij te stellen als ze tijdens de zes maanden voorafgaand aan de periodieke technische controle een overeenkomstige technische controle langs de weg hebben doorstaan.

Artikel 1, lid 7, vervangt artikel 8 van Richtlijn 2014/45/EU betreffende technische certificaten

Hoewel de bestaande regels (artikel 8, lid 2) het gebruik van “elektronische” technische certificaten al toestaan, wordt dat artikel zodanig gewijzigd dat de digitale versie de standaardoplossing wordt. De persoon die het voertuig aanbiedt, kan een gecertificeerde afdruk vragen. Die certificaten, ook de voorlopige, moeten door alle lidstaten worden erkend.

Artikel 1, lid 8, wijzigt artikel 9 van Richtlijn 2014/45/EU betreffende follow-up van gebreken

De leden 2 en 3 van artikel 9 worden gewijzigd om te voorzien in de noodzakelijke uitwisseling van informatie tussen de lidstaat van inschrijving en de lidstaten waar het voertuig een technische controle heeft ondergaan, ook als een inschrijving wordt opgeschort.

Lid 4 wordt toegevoegd om te voorzien in doeltreffende sancties in geval van duidelijke manipulatie van voertuigonderdelen, met inbegrip van emissiebeheersings- en veiligheidssystemen.

Artikel 1, lid 9, vervangt artikel 16 van Richtlijn 2014/45/EU door een nieuw artikel 16 over de uitwisseling van gegevens tussen de autoriteiten van de lidstaten

Het nieuwe artikel 16 voorziet in een verplichting voor de lidstaten om hun nationale voertuigregisters en databanken voor technische controles aan te sluiten op het door de Commissie ontwikkelde MOVE-HUB-platform, zodat tijdens periodieke technische controles gegevens kunnen worden uitgewisseld. De uitwisseling van informatie omvat voertuigregistratiegegevens, gegevens over de inhoud van het conformiteitscertificaat, het recentste technisch certificaat en eventuele verslagen van controles langs de weg.

Krachtens lid 2 van het nieuwe artikel 16 moet de Commissie binnen twee jaar na de inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn gedetailleerde regels vaststellen voor de regelingen, de gegevensformaten en de inhoud van berichten van de gegevensuitwisseling. De gegevensuitwisseling moet uiterlijk een jaar daarna operationeel zijn.

Artikel 1, lid 10, wijzigt artikel 17 van Richtlijn 2014/45/EU betreffende gedelegeerde handelingen

Artikel 17 wordt gewijzigd om aan de Commissie bevoegdheden toe te kennen op het gebied van de specificatie van de methoden voor de nieuwe emissietests (ingevoerd voor voertuigen van categorie M en N met verbrandingsmotoren) in punt 8.2 van bijlage I.

Artikel 1, lid 11, vervangt artikel 20 van Richtlijn 2014/45/EU betreffende verslaglegging

Artikel 20 wordt gewijzigd om rekening te houden met de belangrijkste wijzigingen in de regels waarover de Commissie verslag moet uitbrengen.

Bij artikel 1, lid 12, wordt in Richtlijn 2014/45/EU een nieuw artikel 20 bis ingevoegd betreffende het verstrekken van gegevens aan de Commissie

Artikel 20 bis wordt ingevoegd als input voor het verslag van de Commissie over de uitvoering van Richtlijn 2014/45/EU. De lidstaten brengen nu al om de twee jaar verslag uit over technische controles langs de weg op hun grondgebied, maar soortgelijke gegevens over periodieke technische controles worden niet systematisch ter beschikking van de Commissie gesteld. Dit artikel heeft tot doel die lacune op te vullen door de lidstaten te verplichten om de drie jaar een minimale reeks gegevens over periodieke controles mee te delen. Het verslagleggingsformaat wordt vastgelegd in een door de Commissie vast te stellen uitvoeringshandeling.

Artikel 1, lid 13, vervangt artikel 22 van Richtlijn 2014/45/EU betreffende de verlenging van de geldigheid van technische certificaten in geval van crisis

Dit nieuwe artikel 22 wordt ingevoerd om mogelijk te maken dat de geldigheid van technische certificaten wordt verlengd als een crisis, zoals een pandemie, verhindert dat periodieke technische controles op tijd plaatsvinden.

Artikel 2, lid 1, vervangt artikel 1 van Richtlijn 2014/47/EU betreffende het onderwerp

Het artikel wordt bijgewerkt om daarin ook teledetectie van voertuigemissies op te nemen.

Artikel 2, lid 2, wijzigt artikel 2 van Richtlijn 2014/47/EU betreffende het toepassingsgebied

In artikel 2, lid 1, van Richtlijn 2014/47/EU worden bestelwagens toegevoegd aan het toepassingsgebied (punt a bis)). Voorts wordt een tweede alinea toegevoegd waarin wordt verduidelijkt dat de bepalingen inzake teledetectie ook van toepassing zijn op auto's en motorfietsen. Alinea 2 wordt aangepast om rekening te houden met de wijzigingen in lid 1.

Artikel 2, lid 3, wijzigt artikel 3 van Richtlijn 2014/47/EU betreffende definities

De belangrijkste wijzigingen zijn de toevoeging van definities van “teledetectie” en “plume chasing”.

Artikel 2, lid 4, vervangt artikel 4 van Richtlijn 2014/47/EU betreffende het systeem van technische controles langs de weg

Het artikel wordt bijgewerkt om daarin een verwijzing naar teledetectie op te nemen.

Bij artikel 2, lid 5, wordt een nieuw artikel 4 bis over teledetectie ingevoegd

Dit nieuwe artikel wordt toegevoegd om de lidstaten te verplichten teledetectietechnologie te gebruiken om de geluids- en uitlaatemissies van grote delen van hun wagenpark te screenen en voertuigen van alle categorieën met potentieel hoge emissies op te sporen. Lid 3 vereist dat de lidstaten de emissies van die voertuigen controleren, hetzij tijdens een wegcontrole, hetzij door de eigenaar of houder van het voertuig uit te nodigen in een centrum voor periodieke technische controle. Lid 4 voorziet in methoden om de emissies te controleren van voertuigen die zijn ingeschreven in een andere lidstaat dan die waar de teledetectiemeting heeft plaatsgevonden.

Artikel 2, lid 6, wijzigt artikel 5 van Richtlijn 2014/47/EU betreffende de percentages te controleren voertuigen

Het artikel wordt bijgewerkt om het bestaande streefcijfer van 5 % van het totale aantal zware bedrijfsvoertuigen te laten gelden voor elke lidstaat afzonderlijk in plaats van voor de EU als geheel.

Bovendien wordt een streefcijfer van 2 % technische controles langs de weg voorgesteld voor lichte bedrijfsvoertuigen, d.w.z. bestelwagens van categorie N1.

Artikel 2, lid 7, wijzigt artikel 6 van Richtlijn 2014/47/EU betreffende het risicoclassificatiesysteem

De enige wijziging in artikel 6 is de toevoeging van een verwijzing naar bestelwagens (definitie a bis) in artikel 2, lid 1.

Artikel 2, lid 8, wijzigt artikel 7 van Richtlijn 2014/47/EU betreffende verantwoordelijkheden

Artikel 7, lid 1, wordt bijgewerkt om de erkenning van elektronisch bewijsmateriaal, zoals het recentste keuringsbewijs, te eisen.

Artikel 2, lid 9, vervangt artikel 9 van Richtlijn 2014/47/EU betreffende de selectie van voertuigen voor initiële technische controles langs de weg

Het artikel wordt bijgewerkt om teledetectie op te nemen als mogelijke basis voor de selectie van een voertuig voor technische controle langs de weg.

Artikel 2, lid 10, wijzigt artikel 10 van Richtlijn 2014/47/EU betreffende de inhoud van en methoden voor technische controles langs de weg

De punten a) en c) worden gewijzigd om ze in overeenstemming te brengen met de wijzigingen met betrekking tot technische certificaten en eisen voor het vastzetten van lading.

Artikel 2, lid 11, vervangt artikel 13 van Richtlijn 2014/47/EU betreffende controle van de wijze waarop lading is vastgezet

Artikel 13 wordt gewijzigd zodat controles van het vastzetten van lading (overeenkomstig bijlage III) verplicht zijn in plaats van facultatief.

Artikel 2, lid 12, van Richtlijn 2014/47/EU vervangt artikel 14 van Richtlijn 2014/47/EU betreffende de follow-up in het geval van grote of gevaarlijke gebreken

Aan artikel 14 wordt een lid 4 toegevoegd om te voorzien in doeltreffende sancties in geval van duidelijke manipulatie van voertuigonderdelen, met inbegrip van emissiebeheersings- en veiligheidssystemen.

Artikel 2, lid 13, wijzigt artikel 16 van Richtlijn 2014/47/EU betreffende controleverslagen en databanken over technische controles langs de weg

Artikel 16, lid 2, wordt gewijzigd om standaard te voorzien in een elektronische versie van het verslag.

Artikel 2, lid 14, wijzigt artikel 18 van Richtlijn 2014/47/EU betreffende de samenwerking tussen lidstaten

Artikel 18 wordt bijgewerkt om te verwijzen naar de al door de Commissie aangenomen uitvoeringsvoorschriften voor het melden van grote en gevaarlijke gebreken die zijn vastgesteld tijdens controles langs de weg van voertuigen die in een andere lidstaat zijn ingeschreven.

Bij artikel 2, lid 15, wordt in Richtlijn 2014/47/EU een nieuw artikel 18 bis ingevoegd betreffende de uitwisseling van gegevens tussen de autoriteiten van de lidstaten

Net zoals het nieuwe artikel 16 van Richtlijn 2014/45/EU voorziet dit nieuwe artikel 18 bis in een verplichting voor de lidstaten om hun nationale voertuigregisters en databanken voor technische controles aan te sluiten op het door de Commissie ontwikkelde MOVE-HUB-platform, zodat tijdens technische controles langs de weg gegevens kunnen worden uitgewisseld. De uitwisseling van informatie omvat voertuigregistratiegegevens, gegevens over de inhoud van het conformiteitscertificaat, het recentste technisch certificaat en eventuele verslagen van controles langs de weg.

Krachtens lid 2 van het nieuwe artikel 18 bis moet de Commissie binnen twee jaar na de inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn gedetailleerde regels vaststellen voor de regelingen, de gegevensformaten en de inhoud van berichten van de gegevensuitwisseling. De gegevensuitwisseling moet uiterlijk een jaar daarna operationeel zijn.

Artikel 2, lid 16, vervangt artikel 20 betreffende de mededeling van informatie aan de Commissie

Artikel 20 wordt bijgewerkt om de rapportagevereisten te stroomlijnen en te vereenvoudigen op de volgende wijze: i) er zijn minder gedetailleerde verslagen vereist (zie wijzigingen in bijlage V bij Richtlijn 2014/47/EU), ii) de verslagen moeten om de drie jaar in plaats van om de twee jaar worden ingediend en iii) de lidstaten versturen niet langer e-mails met bijgevoegde Excel-bestanden maar gebruiken een gemeenschappelijk rapportageplatform.

Artikel 2, lid 17, wijzigt artikel 21 van Richtlijn 2014/47/EU betreffende gedelegeerde handelingen

Een vierde en vijfde streepje worden toegevoegd zodat de Commissie de bevoegdheid wordt verleend om: i) gedelegeerde handelingen aan te nemen tot vaststelling van gemeenschappelijke grenswaarden voor teledetectie en ii) de testmethoden te specificeren voor het meten van stikstofdioxiden en het aantal zwevende deeltjes tijdens controles langs de weg.

Artikel 2, lid 18, vervangt artikel 24 van Richtlijn 2014/47/EU betreffende verslagen

Dit artikel wordt gewijzigd om rekening te houden met de belangrijkste wijzigingen in de regels waarover de Commissie verslag moet uitbrengen.

Bijlage I wijzigt de volgende bijlagen bij Richtlijn 2014/45/EU

- Bijlage I – MINIMUMVOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE INHOUD VAN CONTROLES EN AANBEVOLEN CONTROLEMETHODEN

De bijlage wordt gewijzigd om het volgende op te nemen: i) nieuwe testpunten voor batterijelektrische en hybride voertuigen (punt 4.14 over hoogspanningssystemen), ii) nieuwe emissietests om de uitstoot van ultrafijne deeltjes en stikstofdioxide van benzine- en dieselveertuigen te meten (punt 8.2) en iii) een nieuw punt 10 over het testen van elektronische veiligheidssystemen met behulp van de elektronische interface van het voertuig. Daarnaast wordt een aantal andere punten licht gewijzigd om de standpunten van de deskundigen op dit gebied weer te geven.

- Bijlage III – MINIMUMVOORSCHRIFTEN BETREFFENDE FACILITEITEN VOOR TECHNISCHE CONTROLES EN CONTROLEAPPARATUUR

De punten 16 en 17 worden toegevoegd om te eisen dat testcentra zijn uitgerust met de nodige apparatuur om deeltjesaantallen en stikstofdioxiden te meten tijdens periodieke technische controles.

- Bijlage IV – MINIMUMVOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE VAKBEKWAAMHEID, OPLEIDING EN CERTIFICERING VAN CONTROLEURS

De bijlage wordt in die zin bijgewerkt dat controleurs een opleiding moeten krijgen voor het testen van alternatieve aandrijfsystemen (waaronder hybride, hoogspannings- en waterstofsysteem).

Bijlage II wijzigt de volgende bijlagen bij Richtlijn 2014/47/EU

- Bijlage II – TOEPASSINGSGEBIED VAN DE TECHNISCHE CONTROLE LANGS DE WEG

Net zoals bijlage I bij Richtlijn 2014/45/EU wordt deze bijlage gewijzigd om het volgende op te nemen: i) nieuwe testpunten voor batterijelektrische en hybride voertuigen (punt 4.14 over hoogspanningssystemen), ii) nieuwe emissietests om de uitstoot van ultrafijne deeltjes en stikstofoxide van benzine- en dieselveertuigen te meten (punt 8.2) en iii) een nieuw punt 10 over het testen van elektronische veiligheidssystemen met behulp van de elektronische interface van het voertuig. Daarnaast wordt een aantal andere punten licht gewijzigd om de standpunten van de deskundigen op dit gebied weer te geven.

- Bijlage III – VASTZETTEN VAN DE LADING

De eerste zin van hoofdstuk II. Punt 3 wordt gewijzigd om de voorschriften voor de controle van de in tabel 1 opgenomen specifieke punten van het vastzetten van de lading verplicht te stellen.

- Bijlage IV — VERSLAG VAN EEN NADERE TECHNISCHE CONTROLE LANGS DE WEG, INCLUSIEF EEN CHECKLIST

Punt 6 van het specimen wordt bijgewerkt om N1 (bestelwagens) op te nemen in de voertuigcategorieën. Punt 10 wordt bijgewerkt om nieuwe testpunten op te nemen voor hoogspanningssystemen (4.14), emissietests (herzien punt 8.2) en elektronische veiligheidssystemen (nieuw punt 10).

- Bijlage V – STANDAARDFORMULIER VOOR RAPPORTAGE AAN DE COMMISSIE

Het formulier wordt bijgewerkt door de vereiste kolommen voor voertuigen van categorie N1 toe te voegen, de lijst van landen van inschrijving te corrigeren en de rapportageverplichting te vereenvoudigen door het deel “gebrek” te schrappen.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 2014/45/EU betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en Richtlijn 2014/47/EU betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité⁴³,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's⁴⁴,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bepalingen inzake technische controles maken al tientallen jaren deel uit van de wetgeving van de Unie. Ze worden echter geleidelijk geharmoniseerd. Unierecht van die strekking is voor het laatst herzien in 2014 met het “pakket technische controles”⁴⁵. Om de handhaving te verbeteren, is bij de opeenvolgende herzieningen van de regels het toepassingsgebied van de te controleren voertuigen en van de geharmoniseerde regels geleidelijk uitgebreid, met inbegrip van de regels inzake controles langs de weg en kentekenbewijzen. De vereiste testmethoden, procedures en bijbehorende documenten werden gespecificeerd en bijgewerkt om rekening te houden met de technologische vooruitgang.
- (2) In Richtlijn 2014/45/EU zijn de minimale inhoud en frequentie van de tests vastgesteld voor elke voertuigcategorie, behalve voor motorfietsen, waarvoor de lidstaten een ruimere discretionaire bevoegdheid hebben. Die richtlijn bevat ook minimumeisen

⁴³ PB C , , blz. .

⁴⁴ PB C , , blz. .

⁴⁵ Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PB L 127 van 29.4.2014, blz. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>), Richtlijn 2014/47/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen en tot intrekking van Richtlijn 2000/30/EG (PB L 127 van 29.4.2014, blz. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj>) en Richtlijn 2014/46/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 tot wijziging van Richtlijn 1999/37/EG van de Raad inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen (PB L 127 van 29.4.2014, blz. 129, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

voor de onafhankelijkheid van controlecentra, de opleiding van controleurs, controleapparatuur en de inhoud van het technisch certificaat. De geldigheid van dat certificaat en van elk ander bewijs van testen moet door de lidstaten worden erkend met het oog op het vrije verkeer en de herinschrijving van een voertuig dat al in een andere lidstaat is ingeschreven.

- (3) Richtlijn 2014/47/EU vormt een aanvulling op Richtlijn 2014/45/EU door de lidstaten te verplichten controles langs de weg uit te voeren van zware bedrijfsvoertuigen van meer dan 3,5 ton, met inbegrip van bussen, vrachtwagens en aanhangwagens, waarbij jaarlijks 5 % van het wagenpark van de Unie moet worden gecontroleerd. Die controles omvatten een initiële controle langs de weg en, als de controleur dat nodig acht, een nadere technische controle langs de weg. De tijdens de nadere controle geteste punten zijn dezelfde als bij periodieke controles en kunnen ook een controle van het vastzetten van de lading omvatten. Als tijdens een controle langs de weg een groot of gevaarlijk gebrek wordt vastgesteld, moet de lidstaat waar de controle heeft plaatsgevonden de lidstaat van inschrijving daarvan in kennis stellen om de reparatie af te dwingen van het voertuig dat uit het verkeer is gehaald.
- (4) Als gevolg van de snelle technologische vooruitgang zijn een aantal van de huidige regels voor het testen van voertuigen achterhaald en moeten die worden gewijzigd om ze aan te passen aan nieuwere technologieën en voertuigen. Het testkader moet verder bijdragen tot de daling van de uitstoot van het vervoer en tot het versnellen en benutten van de digitalisering van de vervoerssector. Het kader moet ook beter worden aangepast aan de evoluties van de voertuigtechnologie, de samenstelling van het wagenpark en de testmethoden.
- (5) De digitale transitie is een van de prioriteiten van de Unie. In het kader van de actualisering van de huidige regels voor het testen van voertuigen is het ook belangrijk om de administratieve procedures te harmoniseren, te vereenvoudigen en te digitaliseren en de resterende hinderpalen voor het vrije verkeer op te ruimen. Het gaat onder meer om het niet erkennen van periodieke technische controles die in andere lidstaten dan de lidstaat van inschrijving zijn uitgevoerd. Dat kan het vrije verkeer van personen binnen de Unie belemmeren, evenals het recht om zich te vestigen in een andere lidstaat dan die waar het voertuig op dat moment is ingeschreven.
- (6) Sommige van de bestaande emissietestmethoden zijn ontoereikend voor het testen van voertuigen met moderne beheersingstechnologie voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en met een lage basisuitstoot. Er is ook potentieel om de uitstoot van verontreinigende stoffen verder te verminderen door geschiktere tests en controles. Gebruik van de beste beschikbare testmethoden zou de lidstaten helpen bij het halen van strengere luchtkwaliteitsnormen, namelijk de grenswaarden voor de bescherming van de menselijke gezondheid die zijn vastgesteld bij Richtlijn (EU) 2024/2881 van het Europees Parlement en de Raad⁴⁶, met name voor fijne zwevende deeltjes en stikstofoxiden (NO_x).
- (7) Het aantal doden en zwaargewonden op de wegen in de Unie blijft onaanvaardbaar hoog, met 20 400 doden in 2023. Er zijn meer maatregelen nodig om de doelstellingen

⁴⁶ Richtlijn (EU) 2024/2881 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2024 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (herschikking) (PB L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

voor verkeersveiligheid te halen die zijn vastgesteld in het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030⁴⁷.

- (8) De technische controle van motorfietsen heeft uitgesproken voordelen voor de verkeersveiligheid. Dat blijkt ook uit het aantal lidstaten dat motorfietsen al in hun systemen voor technische controle heeft opgenomen. Bijgevolg is de huidige mogelijkheid om motorfietsen met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm³ vrij te stellen, niet langer passend en moeten dergelijke voertuigen zonder uitzondering verplicht een periodieke controle ondergaan.
- (9) Volgens de lidstaten en vertegenwoordigers van de sector zijn de huidige wettelijke voorschriften die moeten waarborgen dat controlecentra kunnen beschikken over de voor periodieke technische controle benodigde gegevens, ondoeltreffend gebleken. Daarom moet worden gespecificeerd dat een minimale reeks gegevens kosteloos en zonder onnodige vertraging ter beschikking moet worden gesteld van de bevoegde instanties, die er vervolgens voor moeten zorgen dat de door hen vergunde controlecentra ook de vereiste toegang hebben.
- (10) De lidstaat van inschrijving moet een door een andere lidstaat afgegeven voorlopig technisch certificaat erkennen voor een periode van maximaal zes maanden, op voorwaarde dat de daaropvolgende periodieke technische controle wordt uitgevoerd in de lidstaat van inschrijving. Dat zal bijdragen tot het vrije verkeer van personen en er tegelijk voor zorgen dat wordt voldaan aan de basisvereiste dat voertuigen in het algemeen moeten worden getest in de lidstaat van inschrijving.
- (11) Om dezelfde reden moet een lidstaat van inschrijving kunnen kiezen voor erkenning van door een andere lidstaat afgegeven technische certificaten. In dat geval moet hij de andere lidstaten en de Commissie daarvan in kennis stellen. De technische certificaten in kwestie moeten door alle lidstaten worden beschouwd als gelijkwaardig aan certificaten die worden afgegeven door de lidstaat van inschrijving.
- (12) Om fraude in verband met de kilometerstand van gebruikte voertuigen te bestrijden, wordt de kilometerstand geregistreerd tijdens de periodieke technische controle. De doeltreffendheid van die maatregel is echter beperkt gebleven omdat de eerste controle in de meeste lidstaten pas vier jaar na de eerste inschrijving wordt uitgevoerd en in veel lidstaten daarna slechts om de twee jaar. Om fraude met kilometertellers verder aan te pakken, moeten de lidstaten ervoor zorgen dat de kilometerstand wordt opgenomen telkens wanneer een dienstverlener onderhouds- of reparatiewerkzaamheden aan een voertuig uitvoert en dat die gegevens in een nationale databank of een nationaal register worden geregistreerd. De lidstaten moeten die gegevens in geanonimiseerde vorm ter beschikking stellen aan controleurs, de bevoegde instanties en de houder van het kentekenbewijs. Bovendien moeten de lidstaten fabrikanten verplichten de kilometerstand van verbonden voertuigen om de drie maanden door te geven. Om consumenten in staat te stellen fraude met de kilometerstand vast te stellen voordat zij een voertuig kopen, moeten de lidstaten consumenten er ook van op de hoogte brengen dat de houder van het kentekenbewijs over de geschiedenis van de kilometerstand beschikt, met name in het kader van de verkoop van voertuigen. Om de beschikbaarheid van statistieken over het voertuiggebruik te verbeteren zonder extra rapportagelast voor de nationale overheden, moeten de lidstaten de kilometerstand in geanonimiseerde vorm ter beschikking stellen van de nationale bureaus voor de statistiek en van de Commissie (Eurostat).

⁴⁷

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

- (13) Hoewel elektrische voertuigen, waaronder hybride elektrische voertuigen, al vele jaren deel uitmaken van het verkeer en hun aantal gestaag toeneemt, zijn er geen geharmoniseerde regels voor de technische controle van de hoogspanningssystemen van dergelijke voertuigen en hebben de lidstaten verschillende testprotocollen ontwikkeld. Om de veilige werking van dergelijke voertuigen gedurende hun nuttige levensduur te waarborgen en tegenstrijdige testpraktijken in de lidstaten te vermijden, moeten toepasselijke testpunten worden opgenomen in de minimumeisen voor de inhoud van tests en de aanbevolen testmethoden.
- (14) Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad⁴⁸ schrijft de installatie voor van een verscheidenheid aan geavanceerde rijkhulpsystemen die zijn ontworpen om botsingen te vermijden en ongevallen met dodelijke en zwaar gewonde slachtoffers te beperken. Die zullen echter niet de verwachte voordelen opleveren als ze in de loop van de tijd verslechteren of gemanipuleerd worden. Om te verzekeren dat ze de verwachte veiligheidsvoordelen opleveren, moeten die nieuwe elektronische systemen worden getest tijdens periodieke controles en controles langs de weg. Om de veilige werking van geautomatiseerde voertuigen te waarborgen en elektronische veiligheidssystemen gedurende hun hele nuttige levensduur te testen, moeten toepasselijke testpunten worden opgenomen in de minimale voorschriften voor de inhoud van tests en de aanbevolen testmethoden in de respectieve bijlagen bij de Richtlijnen 2014/45/EU en 2014/47/EU.
- (15) Hoewel het wegvervoer aanzienlijk bijdraagt tot de uitstoot van schadelijke luchtverontreinigende stoffen, met name NO_x en fijnstof, zijn de huidige testmethoden voor uitlaatemissies niet aangepast aan recentere voertuigen en technologieën. Met Aanbeveling (EU) 2023/688 van de Commissie⁴⁹ werd een eerste stap gezet in de harmonisatie van de deeltjesaantalmeting tijdens technische controles. In het belang van de volksgezondheid, de bescherming van het milieu en de eerlijke concurrentie moeten de deeltjesaantalmeting en de meting van NO_x nu ook worden opgenomen in de toepasselijke punten die tijdens periodieke technische controles moeten worden getest, zoals vermeld in de bijlagen bij de Richtlijnen 2014/45/EU en 2014/47/EU.
- (16) Oudere voertuigen vertonen doorgaans meer gebreken, zijn vaker betrokken bij ongevallen en vertegenwoordigen een groter deel van de voertuigen met een hoge uitstoot. Een jaarlijkse controle van oudere auto's en lichte bedrijfsvoertuigen kan aanzienlijk bijdragen tot het beperken van botsingen en schadelijke uitstoot. Auto's en lichte bedrijfsvoertuigen moeten daarom uiterlijk tien jaar na de datum van de eerste inschrijving jaarlijks worden gecontroleerd.

⁴⁸ Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2019 betreffende de voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd wat de algemene veiligheid ervan en de bescherming van de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers betreft, tot wijziging van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 78/2009, (EG) nr. 79/2009 en (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad en de Verordeningen (EG) nr. 631/2009, (EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 en (EU) 2015/166 van de Commissie (PB L 325 van 16.12.2019, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

⁴⁹ Aanbeveling (EU) 2023/688 van de Commissie van 20 maart 2023 betreffende deeltjesaantalmetingen tijdens de periodieke technische controle van voertuigen met compressieontstekingsmotor (PB L 90 van 28.3.2023, blz. 46, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2023/688/oj>).

- (17) Omdat lichte bedrijfsvoertuigen bovendien intensiever worden gebruikt dan personenauto's, en vaak in dichtbevolkte gebieden, moet de uitstoot ervan jaarlijks worden gecontroleerd vanaf één jaar na de datum van de eerste inschrijving.
- (18) Behalve aan geplande periodieke technische controles moeten voertuigen ook aan een technische controle worden onderworpen als de veiligheids- of milieusystemen en -onderdelen van het voertuig ingrijpend zijn gewijzigd of aangepast. Het gaat om gevallen waarin de voertuigcategorie of de emissieniveaus worden gewijzigd, bijvoorbeeld na de installatie van een deeltjesfilter of als een voertuig wordt omgebouwd om op een alternatieve brandstof te rijden.
- (19) Om de digitale transitie te bevorderen en de kosten voor controlecentra te verlagen, moeten technische certificaten in een gestandaardiseerd elektronisch formaat worden afgegeven. Op verzoek moet ook een afdruk op papier van het technisch certificaat worden afgegeven aan de persoon die het voertuig voor controle heeft aangeboden. De lidstaten moeten beide formaten aanvaarden als de eigendom van het voertuig wordt gewijzigd of als het voertuig in een andere lidstaat opnieuw wordt ingeschreven. Om soortgelijke redenen moet het verslag van de nadere controle langs de weg in elektronische vorm worden verstrekt.
- (20) Er moet worden gewaarborgd dat de verwerking van persoonsgegevens voor de uitvoering van deze richtlijn in overeenstemming is met het kader inzake gegevensbescherming van de Unie, met name Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad⁵⁰. Overeenkomstig het beginsel van gegevensbescherming door standaardinstellingen moeten voor de controle van technische certificaten verificatietechnieken worden gebruikt waarvoor geen persoonsgegevens op individuele certificaten moeten worden doorgestuurd.
- (21) Om voor een adequate follow-up van gebreken te zorgen als een voertuig een periodieke technische controle in een andere lidstaat dan de lidstaat van inschrijving niet heeft doorstaan wegens een of meer grote gebreken, moeten het resultaat van de test en de termijn voor de daaropvolgende test aan de lidstaat van inschrijving worden meegedeeld en in het voertuigregister worden opgenomen. De termijn voor de daaropvolgende test mag niet meer dan twee maanden bedragen en moet in een van beide lidstaten plaatsvinden. Als een voertuig de periodieke technische controle niet heeft doorstaan vanwege een of meer gevaarlijke gebreken, moet de lidstaat of de bevoegde instantie bovendien, om onmiddellijke risico's voor de verkeersveiligheid of het milieu te vermijden, kunnen besluiten dat het voertuig in kwestie niet op de openbare weg mag worden gebruikt en de lidstaat van inschrijving kunnen verzoeken de vergunning voor het gebruik van het voertuig in het wegverkeer op te schorten totdat de gebreken zijn verholpen. De opschorting moet worden opgetekend in het voertuigregister van de lidstaat van inschrijving.
- (22) Geknoei met of manipulatie van onderdelen van een voertuig moet worden beschouwd als een groot of gevaarlijk gebrek en moet daarom worden bestraft met doeltreffende, evenredige, afschrikkende en niet-discriminerende sancties.
- (23) De huidige voorschriften in de Richtlijnen 2014/45/EU en 2014/47/EU voor de onderlinge samenwerking tussen de lidstaten bij de uitvoering van die richtlijnen

⁵⁰ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

bieden de lidstaten niet de mogelijkheid om de juridische en technische status van een voertuig te controleren in grensoverschrijdende situaties. Om ook in dergelijke situaties voor meer doeltreffendheid te zorgen, moeten de lidstaten elkaar helpen om de richtlijn systematischer uit te voeren. Er moeten regels worden vastgesteld voor de uitwisseling van informatie en voertuiggegevens, zodat de lidstaten elkaars voertuigregisters en databanken van technische controles kunnen raadplegen, met inbegrip van de inhoud van technische certificaten en verslagen van technische controles langs de weg.

- (24) Voor de uitwisseling van informatie over in de Unie ingeschreven voertuigen heeft de Commissie MOVE-HUB ontwikkeld, een platform voor de uitwisseling van berichten dat de nationale elektronische registers van de lidstaten met elkaar verbindt⁵¹. Het platform zorgt momenteel voor de onderlinge koppeling van de Europese registers van wegvervoerondernemingen (ERRU), het rijbewijzennetwerk (Resper), registers van de opleiding van beroepschauffeurs (ProDriveNet), registers van tachograafkaarten (TACHOnet) en de melding van storingen bij voertuigcontroles langs de weg (RSI)⁵².
- (25) Voor de toepassing van de Richtlijnen 2014/45/EU en 2014/47/EU moeten de functies van MOVE-HUB worden uitgebreid om de noodzakelijke uitwisseling van informatie en voertuiggegevens mogelijk te maken. De lidstaten moeten daarom hun elektronische systemen met informatie over technische certificaten en de geschiedenis van de kilometerstand aansluiten op MOVE-HUB. De uitwisseling van informatie en gegevens via MOVE-HUB moet operationeel zijn binnen één jaar na de vaststelling van de overeenkomstige uitvoeringshandelingen krachtens artikel 16 van Richtlijn 2014/45/EU en artikel 18 bis van Richtlijn 2014/47/EU.
- (26) Crisissen die het gevolg zijn van ernstige gebeurtenissen die zich binnen of buiten de Unie voordoen, kunnen de werking van het systeem van technische controles aanzienlijk verstoren. In tijden van crisis moeten de lidstaten de geldigheid van technische certificaten, met inbegrip van voorlopige technische certificaten, kunnen verlengen. Onder voorbehoud van toestemming van de Commissie moeten de lidstaten de administratieve geldigheid van verlopen technische en voorlopige technische certificaten met zes maanden kunnen verlengen. Als de crisis aanhoudt, moet de geldigheidsduur verder kunnen worden verlengd.
- (27) Gezien het toegenomen aantal lichte bedrijfsvoertuigen dat in de Unie aan het verkeer deelneemt, moeten ook die aan controles langs de weg worden onderworpen om een gelijk speelveld voor commerciële exploitanten in de hele Unie te bevorderen en de veiligheids- en milieuprestaties verder te verbeteren.
- (28) In het geval van controles langs de weg is de screening van de uitlaatemissies van grote aantallen voertuigen met behulp van teledetectieapparatuur een doeltreffende maatregel om voertuigen met een hoge uitstoot op te sporen. Het verhoogt de detectiegraad aanzienlijk in vergelijking met de verplichte testmethoden. De lidstaten moeten daarom systematisch teledetectieapparatuur gebruiken om grote delen van het

⁵¹ Uitvoeringsverordening (EU) 2016/480 van de Commissie van 1 april 2016 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor de onderlinge koppeling van nationale elektronische registers van wegvervoerondernemingen en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 1213/2010 (PB L 87 van 2.4.2016, blz. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

⁵² Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2205 van de Commissie van 29 november 2017 betreffende nadere maatregelen in verband met de procedures voor de kennisgeving van bedrijfsvoertuigen met grote of gevaarlijke gebreken die zijn vastgesteld tijdens een technische controle langs de weg (PB L 314 van 30.11.2017, blz. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).

wagenpark in reële omstandigheden te screenen. Eén enkele teledetectiemeting die wijst op emissies die hoger zijn dan de wettelijke grenswaarden, kan verband houden met verschillende factoren, zoals een tijdelijke acceleratie of een koude motor. Meerdere metingen die systematisch emissies aangeven die hoger zijn dan het gemiddelde, kunnen echter wijzen op een gebrekkig emissiebeheersingssysteem of ongeoorloofde wijzigingen, zoals manipulatie. Omdat dergelijke gebreken en wijzigingen buitensporige emissies veroorzaken die risico's voor de menselijke gezondheid en het milieu inhouden, moeten ze worden hersteld, en elke vorm van manipulatie moet worden bestraft.

- (29) Bijgevolg moet screening door middel van teledetectie in elke lidstaat deel uitmaken van het systeem van controles langs de weg. Om doeltreffend te zijn, moet elke lidstaat het equivalent van ten minste 30 % van zijn geregistreerde motorvoertuigen screenen, met inbegrip van auto's en motorfietsen. Op basis van de teledetectiegegevens moeten de lidstaten de uitlaatemissies en het geluidsniveau controleren van voertuigen waarvan wordt vermoed dat ze meer dan tweemaal het gemiddelde niveau van soortgelijke voertuigen uitstoten, of dat hun geluidsniveau meer dan 3 dB boven het gemiddelde ligt. Die controle kan worden uitgevoerd tijdens een controle langs de weg onmiddellijk na een meting door middel van teledetectie of in een centrum voor technische controle in de lidstaat van inschrijving. Wat betreft voertuigen die in een andere lidstaat zijn ingeschreven, moet de bevoegde instantie van het land waar de teledetectiemeting heeft plaatsgevonden de bevoegde instantie van de lidstaat van inschrijving in kennis stellen van het resultaat van de meting en van eventuele daaropvolgende controles langs de weg.
- (30) In Richtlijn 2014/47/EU is het minimumaandeel zware bedrijfsvoertuigen bepaald dat jaarlijks in de Unie langs de weg moet worden gecontroleerd, maar is geen streefcijfer vastgesteld op het niveau van de lidstaten, met als gevolg dat het moeilijk is om dat minimumaandeel te handhaven. Om te waarborgen dat controles langs de weg van bedrijfsvoertuigen bijdragen tot een betere verkeersveiligheid en minder luchtverontreiniging in de hele Unie, moet elke lidstaat elk jaar een aantal initiële technische controles langs de weg uitvoeren dat overeenkomt met ten minste 5 % van het totale aantal zware bedrijfsvoertuigen dat op zijn grondgebied is ingeschreven.
- (31) Om de digitale transformatie te bevorderen en de kosten in de vervoerssector te verlagen, moeten de lidstaten hun bevoegde instanties vragen om elektronische bewijzen van controles langs de weg te aanvaarden.
- (32) Omdat gebrekkig of gevaarlijk vastgezette ladingen een ernstige bedreiging kunnen vormen voor de verkeersveiligheid en het milieu, moet in elke lidstaat tijdens controles langs de weg worden gecontroleerd of de lading goed is vastgezet.
- (33) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze richtlijn te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend voor de specificatie van: a) de technische informatie en gegevens die nodig zijn voor technische controles en die ter beschikking van de bevoegde instanties moeten worden gesteld, b) de interoperabiliteitskenmerken en beveiligingsmaatregelen die van toepassing zijn op de QR-codes op technische certificaten, c) de nodige kenmerken en voorschriften voor het formaat en de inhoud van de uit te wisselen informatie en gegevens en d) het formaat waarin de gegevens over periodieke controles en controles langs de weg moeten worden meegedeeld. Die bevoegdheden moeten worden

uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad⁵³.

- (34) Om de doelstellingen van deze richtlijn te verwezenlijken, met name om de bijlagen bij de Richtlijnen 2014/45/EU en 2014/17/EU aan te passen aan technische, operationele of wetenschappelijke ontwikkelingen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden gedelegeerd om overeenkomstig artikel 290 VWEU handelingen vast te stellen om a) de methoden voor de deeltjesaantalmeting van elektrische-ontstekingsmotoren en voor de NO_x-meting van compressieontstekingsmotoren en elektrische-ontstekingsmotoren te specificeren, en b) de gemeenschappelijke grenswaarden voor uitlaat- en/of geluidsemissies vast te stellen die moeten worden gebruikt om voertuigen met een hoge uitstoot op te sporen. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren overeenkomstig de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven⁵⁴. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.
- (35) De doelstellingen van deze richtlijn, namelijk het verbeteren van de verkeersveiligheid, het bevorderen van het vrije verkeer van personen en het verminderen van de uitstoot van verontreinigende stoffen, kunnen niet voldoende door de lidstaten alleen worden gerealiseerd, omdat de nationale regels voor die voertuigcontroles tot uiteenlopende voorschriften zouden leiden. Bijgevolg worden dergelijke doelstellingen beter op het niveau van de Unie gerealiseerd door gemeenschappelijke minimumvoorschriften en geharmoniseerde voorschriften vast te stellen voor periodieke technische controles en technische controles langs de weg van voertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen. De Unie kan derhalve maatregelen treffen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.
- (36) Hoewel er op nationaal niveau gegevens beschikbaar zijn over de werking van regelingen voor technische controles, is dat niet geval op het niveau van de Unie. Dat gebrek aan gegevens belemmert de analyse en evaluatie van het systeem van technische controles. Om die tekortkomingen aan te pakken, moeten de lidstaten bij de uitvoering van Richtlijn 2014/45/EU regelmatig aan de Commissie verslag uitbrengen over de belangrijkste gegevens inzake het aantal controlecentra in elke lidstaat, het totale aantal gecontroleerde voertuigen per categorie, de gecontroleerde gebieden en de afgekeurde punten, en over de technische controles die zijn uitgevoerd op voertuigen die in een andere lidstaat zijn ingeschreven. Wat controles langs de weg

⁵³ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

⁵⁴ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

betreft, moeten de huidige rapportageverplichtingen van de lidstaten worden beperkt en vereenvoudigd en moet de frequentie worden verlaagd.

- (37) Om de administratieve last tot een minimum te beperken en tegelijk het nut van de gerapporteerde informatie te waarborgen, moeten de lidstaten om de drie jaar verslag uitbrengen over de uitvoering van de Richtlijnen 2014/45/EU en 2014/47/EU.
- (38) Het systeem voor technische controles heeft een direct effect op de verkeersveiligheid, de geluidshinder en de uitstoot en moet derhalve periodiek worden beoordeeld. Op basis van de input van de autoriteiten van de lidstaten moet de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad verslag uitbrengen over de doeltreffendheid van de bepalingen van Richtlijn 2014/45/EU, met inbegrip van het toepassingsgebied, de frequentie van de controles en de erkenning van voorlopige technische certificaten, en de bepalingen van Richtlijn 2014/47/EU, met inbegrip van teledetectie.
- (39) Overeenkomstig artikel 42, lid 1, van Verordening (EU) 2018/1725 is de Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming geraadpleegd; hij heeft een advies uitgebracht op [DD/MM/YYYY].
- (40) Overeenkomstig de gezamenlijke politieke verklaring van 28 september 2011 van de lidstaten en de Commissie over toelichtende stukken⁵⁵ hebben de lidstaten zich ertoe verbonden om in gerechtvaardigde gevallen de kennisgeving van hun omzettingsmaatregelen vergezeld te doen gaan van een of meer stukken waarin het verband tussen de onderdelen van een richtlijn en de overeenkomstige delen van de nationale omzettingsinstrumenten wordt toegelicht. Met betrekking tot deze richtlijn acht de wetgever de toezending van die stukken gerechtvaardigd.
- (41) De Richtlijnen 2014/45/EU en 2014/47/EU moeten derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijzigingen in Richtlijn 2014/45/EU

Richtlijn 2014/45/EU wordt als volgt gewijzigd:

- 1) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:
 - a) in lid 1 wordt het zesde streepje vervangen door:
 - “– twee- of driewielige voertuigen – voertuigcategorieën L3e, L4e, L5e en L7e met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm³, of met een nominaal continu maximumvermogen of nettovermogen van meer dan 11 kW;
 - trekkers op wielen van de categorieën T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b en T4.3b die voornamelijk op de openbare weg worden gebruikt en met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 40 km/h.”;
 - b) in lid 2 wordt het zevende streepje geschrapt;
- 2) Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

⁵⁵ PB C 369 van 17.12.2011, blz. 14.

- a) het volgende punt 6 bis wordt ingevoegd:
 “6 bis. “verbonden voertuig”: een voertuig waarin een apparaat is geïnstalleerd dat is ontworpen om een draadloze verbinding of draadloze communicatie met externe apparaten, voertuigen, netwerken of diensten mogelijk te maken;”;
- b) punt 10 wordt vervangen door:
 “10. “goedkeuring”: een procedure waarbij een lidstaat certificeert dat een voertuig voldoet aan de relevante bestuursrechtelijke bepalingen en technische voorschriften als bedoeld in de Verordeningen (EU) nr. 167/2013, (EU) nr. 168/2013 en (EU) 2018/858;”;
- c) punt 12 wordt vervangen door:
 “12. “technisch certificaat”: een door de bevoegde instantie of een controlecentrum afgegeven rapport van de technische controle;”;
- d) het volgende punt 12 bis wordt ingevoegd:
 “12 bis. “voorlopig technisch certificaat”: een technisch certificaat dat is afgegeven door de bevoegde instantie of een controlecentrum dat is gevestigd in een andere lidstaat dan de lidstaat van inschrijving van het voertuig overeenkomstig artikel 4, lid 3;”;

3) Artikel 4 wordt vervangen door:

“Artikel 4

Verantwoordelijkheden

1. Elke lidstaat ziet erop toe dat voertuigen die op zijn grondgebied zijn ingeschreven periodiek worden gecontroleerd overeenkomstig deze richtlijn.
2. Onverminderd de leden 3 en 4 worden de technische controles uitgevoerd door de lidstaat waar het voertuig is ingeschreven of door een door deze lidstaat met deze taak belast publiek orgaan of door organen of instellingen die door die lidstaat zijn aangewezen en die onder toezicht van die lidstaat staan, met inbegrip van gemachtigde particuliere organen.
3. In het geval van voertuigen van categorie M₁ kunnen de technische controles ook worden uitgevoerd in een andere lidstaat dan de lidstaat waar het voertuig is ingeschreven. Het resultaat van een dergelijke technische controle wordt vermeld op een voorlopig technisch certificaat, dat zes maanden geldig is. De bevoegde instantie deelt het resultaat van de controle mee aan de lidstaat van inschrijving, die het resultaat optekent in het nationale voertuigregister. Tenzij de lidstaat van inschrijving de door de betrokken lidstaat overeenkomstig lid 4 afgegeven technische certificaten erkent, vindt de daaropvolgende technische controle echter plaats in de lidstaat waar het voertuig is ingeschreven.
4. De lidstaten kunnen een ander technisch certificaat dan het in lid 3 bedoeld voorlopig technisch certificaat erkennen dat is afgegeven door een andere lidstaat dan de lidstaat waar het voertuig is ingeschreven. In dergelijke gevallen wordt dat technisch certificaat beschouwd als gelijkwaardig aan het technisch certificaat dat door de lidstaat van inschrijving is afgegeven. De lidstaten die besluiten een door een andere lidstaat afgegeven technisch certificaat te erkennen, stellen de Commissie en de andere lidstaten daarvan in kennis.

5. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast tot nadere bepaling van de reeks technische gegevens die nodig is voor de technische controle van de te controleren punten, over het gebruik van de aanbevolen testmethoden, en tot vaststelling van nadere regels betreffende het gegevensformaat en de procedures om toegang te krijgen tot de relevante technische informatie. Die technische informatie kan met name instructies en gegevens over het gebruik van de elektronische voertuiginterface, diagnostische foutcodes en softwareversies, en een beschrijving en illustratie van waarschuwingsindicatoren of verklikkerlichten omvatten.

Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 19, lid 2, vermelde onderzoeksprocedure.

6. Overeenkomstig de beginselen van Verordening (EU) 2018/858 stellen voertuigfabrikanten de in lid 5 vermelde reeks gegevens kosteloos en zonder onnodige vertraging ter beschikking van de relevante bevoegde instanties, op niet-discriminerende wijze en in een machineleesbaar formaat. Die bevoegde instanties stellen die technische informatie ter beschikking van de door hen erkende controlecentra.
7. De lidstaten dragen er zorg voor dat de verantwoordelijkheden voor het in veilige en verkeersgeschikte toestand houden van een voertuig in de nationale wetgeving worden beschreven.”;

- 4) Het volgende artikel 4 bis wordt ingevoegd:

“Artikel 4 bis

Registratie van kilometerstanden

1. Elke lidstaat neemt de nodige maatregelen om de registratie van de kilometerstand in een nationale databank of in het nationale voertuigregister mogelijk te maken. De lidstaten eisen dat behalve de controlecentra ook elke dienstverlener die een factuur of een ander document voor reparatie- of onderhoudswerkzaamheden aan een voertuig uitreikt, de kilometerstand in de databank of het nationale voertuigregister registreert als hij die werkzaamheden uitvoert. Ze eisen ook dat voertuigfabrikanten de kilometerstanden van verbonden voertuigen die ze hebben geproduceerd, om de drie maanden doorgeven, te rekenen vanaf de datum van eerste inschrijving van het voertuig.
2. De lidstaten stellen de kilometerstand van de door hen ingeschreven voertuigen ter beschikking van de controleurs, de houder van het kentekenbewijs en de bevoegde instanties in de lidstaten die verantwoordelijk zijn voor technische controles en voor de inschrijving en goedkeuring van voertuigen.
3. De lidstaten treffen passende maatregelen om potentiële kopers van tweedehandsvoertuigen te informeren over de beschikbaarheid van de geschiedenis van de kilometerstand zoals vermeld in lid 2.
4. De lidstaten stellen de in lid 1 vermelde gegevens over de kilometerstand die zijn opgeslagen in de nationale databanken en nationale voertuigregisters, in geanonimiseerde vorm, met alleen de eerste tien tekens van het voertuigidentificatienummer, ook ter beschikking van de nationale bureaus voor de statistiek en van de Commissie (Eurostat), overeenkomstig de artikelen 17 bis en 17 ter van Verordening (EG) nr. 223/2009*.

* Verordening (EG) nr. 223/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009 betreffende de Europese statistiek en tot intrekking van Verordening (EG, Euratom) nr. 1101/2008 betreffende de toezending van onder de statistische geheimhoudingsplicht vallende gegevens aan het Bureau voor de Statistiek van de Europese Gemeenschappen, Verordening (EG) nr. 322/97 van de Raad betreffende de communautaire statistiek en Besluit 89/382/EEG, Euratom van de Raad tot oprichting van een Comité statistisch programma van de Europese Gemeenschappen (PB L 87 van 31.3.2009, blz. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/223/oj>).”;

5) Artikel 5 wordt vervangen door:

“Artikel 5

Data en frequentie van de controles

1. Onverminderd de volgens lid 4 in de lidstaten toegepaste periode van flexibiliteit, worden voertuigen onderworpen aan een technische controle, waarbij ten minste de volgende intervallen worden toegepast:

- a) voor voertuigen van de categorieën M₁ en N₁: vier jaar na de datum waarop het voertuig voor het eerst is ingeschreven, en vervolgens om de twee jaar tot tien jaar na de datum waarop het voertuig voor het eerst is ingeschreven, en vervolgens jaarlijks; voertuigen van categorie N₁ worden echter één jaar na de datum waarop het voertuig voor het eerst is ingeschreven en vervolgens jaarlijks, ook onderworpen aan een technische controle voor de in punt 8.2 van bijlage I vermelde punten;
- b) voor voertuigen van categorie M₁ die worden gebruikt als taxi of ambulance, voertuigen van de categorieën M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ en O₄: één jaar na de datum waarop het voertuig voor het eerst is ingeschreven, en vervolgens jaarlijks;
- c) voor trekkers op wielen van de categorieën T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b en T4.3b die voornamelijk op de openbare weg worden gebruikt voor commercieel goederenvervoer: vier jaar na de datum waarop het voertuig voor het eerst is ingeschreven, en vervolgens om de twee jaar.

Voor de toepassing van punt a) van de eerste alinea wordt, in het geval van de in artikel 4, lid 3, vermelde technische controles, de vervaldatum van het daaropvolgende technisch certificaat gerekend vanaf de vervaldatum van het voorlopig technisch certificaat dat ten gevolge van die controle is afgegeven.

2. De lidstaten stellen passende intervallen vast waarbinnen voertuigen van de categorieën L3e, L4e, L5e en L7e met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm³ of met een nominaal continu maximumvermogen of nettovermogen van meer dan 11 kW aan een technische controle moeten worden onderworpen.
3. Niettegenstaande de datum van de laatste technische controle van een voertuig, worden voertuigen aan een technische controle onderworpen als de veiligheids- en milieusystemen en -onderdelen van het voertuig ingrijpend zijn gewijzigd of aangepast.
4. De lidstaten of de bevoegde autoriteiten mogen, zonder de in lid 1 bepaalde intervallen te overschrijden, een redelijke periode vaststellen waarbinnen de technische controle moet worden verricht.”;

6) Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

“1. Wat betreft voertuigcategorieën die binnen het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen, met uitzondering van de categorieën L3e, L4e, L5e en L7e, zorgen de lidstaten ervoor dat de technische controles ten minste de in bijlage I, punt 2, bedoelde gebieden bestrijken.”;

b) lid 3 wordt vervangen door:

“3. Voor de voertuigcategorieën L3e, L4e, L5e en L7e, met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm³ of met een nominaal continu maximumvermogen of nettovermogen van meer dan 11 kW, stellen de lidstaten de te controleren gebieden en punten en de passende controlemethoden vast.”;

c) het volgende lid 4 wordt toegevoegd:

“4. De lidstaat van inschrijving kan besluiten de controle van punt 8.1 of punt 8.2 van punt 3 van bijlage I bij deze richtlijn tijdens de technische controle van een voertuig niet verplicht te stellen als dat voertuig in de zes maanden voorafgaand aan de vervaldag van de technische controle met succes een overeenkomstige uitlaat- en/of geluidscontrole heeft doorstaan, waarbij punt 8.1 en/of punt 8.2 van punt 3 van de bijlage bij Richtlijn 2014/47/EU zijn gecontroleerd.”;

7) Artikel 8 wordt vervangen door:

“Artikel 8

Technisch certificaat

1. De lidstaten waarborgen dat de controlecentra of, in voorkomend geval, de bevoegde instanties die een technische controle van een voertuig hebben verricht, een technisch certificaat voor dat voertuig afgeven waarop ten minste de gestandaardiseerde elementen van de desbetreffende geharmoniseerde Unie-codes van bijlage II zijn aangegeven. De lidstaten waarborgen dat de technische certificaten worden opgeslagen als elektronische attestering van attributen in Europese portemonnees voor digitale identiteit overeenkomstig Verordening (EU) nr. 910/2014 van het Europees Parlement en de Raad**.

De lidstaten waarborgen dat technische certificaten de nodige informatie bevatten voor de authenticatie en validering van die certificaten.

De lidstaten stellen de Commissie in kennis van betrouwbare uitgevers van technische certificaten, en houden die lijst actueel. De Commissie maakt de lijst van uitgevers openbaar via een beveiligd kanaal en in een elektronisch ondertekende of verzegelde vorm die geschikt is voor geautomatiseerde verwerking.

2. De lidstaten eisen dat controlecentra of, in voorkomend geval, de bevoegde instanties op verzoek een gecertificeerde afdruk van het technisch certificaat verstrekken aan de persoon die het voertuig ter controle aanbiedt. Die afdrukken zijn gebruikersvriendelijk en bevatten een interoperabele [streepjescode][QR-code] aan de hand waarvan de echtheid, geldigheid en integriteit ervan kunnen worden geverifieerd. Uiterlijk zes maanden na de vaststelling van de in lid 9 vermelde uitvoeringshandelingen voldoet de [streepjescode][QR-code] aan de in die uitvoeringshandelingen vastgestelde technische specificaties. De informatie in het

certificaat wordt ook in voor mensen leesbare vorm weergegeven en wordt ten minste in de officiële taal of talen van de lidstaat van afgifte verstrekt.

3. Als een voertuig dat al in een andere lidstaat is ingeschreven, opnieuw wordt ingeschreven, erkent elke lidstaat, onverminderd artikel 5, het technisch certificaat dat door die andere lidstaat is afgegeven, hetzij elektronisch, hetzij op papier, als een zelf afgegeven certificaat, op voorwaarde dat het technisch certificaat nog geldig is wat betreft de frequentie-intervallen die voor periodieke technische controles zijn vastgesteld door de lidstaat waar het voertuig opnieuw wordt ingeschreven. De lidstaten stellen de Commissie en de andere lidstaten onverwijld in kennis van elk nieuw model van het technisch certificaat en van de beschrijving van de gegevensreeks die op technische certificaten is voorzien als elektronische attesteringen van attributen. De Commissie publiceert die modellen en beschrijvingen van de gegevensreeksen.
4. Naast het bepaalde in lid 3 erkennen de lidstaten de geldigheid van een technisch certificaat, hetzij in elektronische vorm, hetzij op papier, wanneer een voertuig met een geldig bewijs van periodieke technische controle een andere eigenaar krijgt.
5. De lidstaat van inschrijving erkent de geldigheid van een in een andere lidstaat afgegeven voorlopig technisch certificaat.
6. De controlecentra delen de in de door hen afgegeven technische certificaten vermelde informatie langs elektronische weg mee aan de bevoegde instantie van de desbetreffende lidstaat. Die mededeling gebeurt binnen een redelijke termijn na de afgifte van elk technisch certificaat. De lidstaten bepalen de termijn gedurende welke de bevoegde instantie die informatie moet bewaren. Die termijn mag niet korter zijn dan 36 maanden, onverminderd de nationale belastingstelsels van de lidstaten.
7. De lidstaten waarborgen dat de in het vorig technisch certificaat opgenomen informatie ter beschikking wordt gesteld van de controleurs.
8. De lidstaten waarborgen dat de resultaten van de technische controle worden meegedeeld aan of zo spoedig mogelijk langs elektronische weg beschikbaar worden gesteld van de instantie die verantwoordelijk is voor de inschrijving van het voertuig. Die mededeling moet de in het technisch certificaat vermelde informatie bevatten.
9. Uiterlijk [datum van inwerkingtreding + 2 jaar] stelt de Commissie uitvoeringshandelingen vast om de technische specificaties en regels vast te stellen met betrekking tot:
 - a) de veilige afgifte en verificatie van de in de leden 1 en 2 vermelde certificaten;
 - b) het waarborgen van de bescherming en beveiliging van persoonsgegevens;
 - c) de vaststelling van de gemeenschappelijke gegevensstructuur van technische certificaten;
 - d) de afgifte en verificatie van een geldige, veilige en interoperabele [streepjescode][QR-code];
 - e) het meedelen van betrouwbare uitgevers van technische certificaten.

Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 19, lid 2, vermelde onderzoeksprocedure.

** Verordening (EU) nr. 910/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 2014 betreffende elektronische identificatie en vertrouwensdiensten voor elektronische transacties in de interne markt en tot intrekking van Richtlijn 1999/93/EG (PB L 257 van 28.8.2014, blz. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>).”;

8) Artikel 9 wordt vervangen door:

“Artikel 9

Follow-up van gebreken

1. Als alleen kleine gebreken zijn vastgesteld, wordt geacht dat het voertuig de controle heeft doorstaan, worden de gebreken verholpen en wordt het voertuig niet opnieuw gecontroleerd.
2. Als grote gebreken zijn vastgesteld, wordt geacht dat het voertuig de controle niet heeft doorstaan. De lidstaat of de bevoegde instantie beslist over de periode gedurende welke het voertuig in kwestie mag worden gebruikt voordat het een nieuwe technische controle moet ondergaan, die uiterlijk twee maanden na de eerste controle moet plaatsvinden. Het resultaat van de controle en de termijn tot de volgende controle worden meegedeeld aan de lidstaat van inschrijving en opgetekend in het voertuigregister overeenkomstig artikel 3 bis, lid 1, van Richtlijn 1999/37/EG van de Raad****. Die daaropvolgende controle mag plaatsvinden in de lidstaat waar het voertuig de oorspronkelijke controle niet heeft doorstaan, of in de lidstaat van inschrijving.
3. Als gevaarlijke gebreken zijn vastgesteld, wordt geacht dat het voertuig de controle niet heeft doorstaan. De lidstaat of de bevoegde instantie kan beslissen dat het voertuig in kwestie niet op de openbare weg mag worden gebruikt en dat de vergunning voor gebruik in het wegverkeer voor een beperkte periode moet worden opgeschort, zonder dat een nieuwe inschrijvingsprocedure vereist is. Een dergelijk verzoek tot opschorting wordt meegedeeld aan de lidstaat van inschrijving en de opschorting wordt opgetekend in het voertuigregister overeenkomstig artikel 3 bis, lid 1, van Richtlijn 1999/37/EG. Als de gebreken zijn verholpen, wordt onverwijld een nieuw technisch certificaat afgegeven waaruit blijkt dat het voertuig geschikt is voor het verkeer. Het nieuwe certificaat wordt afgegeven door de bevoegde instantie die om de opschorting heeft verzocht.
4. In geval van duidelijk geknoei met of duidelijke manipulatie van een onderdeel van het voertuig, met inbegrip van het emissiebeheersingssysteem, de knalpot, veiligheidssystemen of kilometertellers, met als doel de registratie van de afstand van een voertuig terug te zetten of verkeerd weer te geven, wordt dat geknoei of die manipulatie beschouwd als een groot of gevaarlijk gebrek en worden er doeltreffende, evenredige, afschrikkende en niet-discriminerende sancties opgelegd.

**** Richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen (PB L 138 van 1.6.1999, blz. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>).”;

9) Artikel 16 wordt vervangen door:

“Artikel 16

Uitwisseling van gegevens tussen instanties van lidstaten

1. De lidstaten helpen elkaar bij de uitvoering van deze richtlijn. Ze wisselen informatie en gegevens uit, met name met het oog op het controleren, tijdens de technische controle, van de juridische en technische status van het voertuig, indien nodig in de lidstaat waar het is ingeschreven.

De lidstaten verlenen de bevoegde instanties van andere lidstaten en de controlecentra die door andere lidstaten zijn erkend toegang tot voertuigregistratiegegevens, gegevens over de inhoud van de conformiteitscertificaten, het recentste technisch certificaat, rapporten van technische controles langs de weg en de geschiedenis van de kilometerstand van het voertuig die in nationale databanken zijn opgeslagen.

De lidstaten koppelen hun elektronische systemen voor technische certificaten en geschiedenis van de kilometerstand aan elkaar via het door de Commissie ontwikkelde elektronische systeem MOVE-HUB, op zodanige wijze dat de bevoegde autoriteiten en de erkende controlecentra van alle lidstaten de relevante databank of het nationale voertuigregister van alle andere lidstaten in realtime kunnen raadplegen.

2. Uiterlijk [DATUM INVOEGEN: 2 jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn] stelt de Commissie uitvoeringshandelingen vast met de nodige regelingen voor de implementatie van de functies van het elektronische MOVE-HUB-systeem en tot nadere bepaling van de minimumeisen voor het formaat en de inhoud van de door de lidstaten uit te wisselen informatie en gegevens over voertuigen die aan technische controles worden onderworpen. In die uitvoeringshandelingen wordt de bescherming van persoonsgegevens gewaarborgd; ze worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 19, lid 2, vermelde onderzoeksprocedure.
3. De in lid 1 bepaalde onderlinge koppelingen van elektronische systemen zijn operationeel binnen een jaar na de vaststelling van de in lid 2 vermelde uitvoeringshandelingen.”;

10) Artikel 17 wordt als volgt gewijzigd:

- a) het eerste streepje wordt vervangen door:

“– in voorkomend geval uitsluitend de benamingen van de voertuigcategorieën vermeld in artikel 2, lid 1, artikel 5, leden 1 en 2, en artikel 6, leden 1 en 2, te actualiseren, in geval van wijzigingen van de voertuigcategorieën die voortvloeien uit de in artikel 2, lid 1, vermelde wijzigingen van de wetgeving inzake typegoedkeuring, zonder daarbij het toepassingsgebied en de frequenties van de controles te wijzigen,”;

- b) het derde streepje wordt vervangen door:

“– bijlage I, punt 3, na een positieve kosten-batenbeoordeling aan te passen wat betreft de lijst van te controleren punten, de methoden, de redenen voor afkeuring en de beoordeling van gebreken,”;

- c) het volgende vierde streepje wordt toegevoegd:

“– de methoden te specificeren voor de meting van het deeltjesaantal (PN) van elektrische-ontstekingsmotoren en voor de meting van stikstofoxiden (NO_x) van

motoren met compressieontsteking en motoren met elektrische ontsteking zoals bepaald in bijlage I, punt 3, punt 8.2.”;

- 11) Artikel 20 wordt vervangen door:

“Artikel 20

Verslaglegging

Uiterlijk [twee jaar na de in artikel 20 bis, lid 1, vermelde datum] dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de uitvoering en de gevolgen van deze richtlijn, met name wat betreft de doeltreffendheid van de bepalingen inzake het toepassingsgebied, in het bijzonder met betrekking tot voertuigen van categorie L, de frequentie van de controles, de wederzijdse erkenning van technische certificaten in geval van herinschrijving van voertuigen die afkomstig zijn uit een andere lidstaat, en de erkenning van voorlopige technische certificaten. In het verslag wordt ook nagegaan of de bijlagen moeten worden geactualiseerd, met name in het licht van technische vooruitgang en praktijken.”;

- 12) Het volgende artikel 20 bis wordt ingevoegd:

“Artikel 20 bis

Mededeling van informatie aan de Commissie

1. Uiterlijk 31 maart 2030, en uiterlijk 31 maart van elke daaropvolgende drie jaar, delen de lidstaten de Commissie via het in artikel 28 van Verordening (EU) 2018/1999 van het Europees Parlement en de Raad**** vermeldde online rapportageplatform (“e-platform”) de gegevens mee die zijn verzameld over elk van de voorgaande drie kalenderjaren en over de voertuigen die op hun grondgebied zijn gecontroleerd. Die gegevens omvatten het volgende (per kalenderjaar):

- a) het aantal controlecentra per lidstaat;
- b) het totale aantal gecontroleerde voertuigen;
- c) het aantal gecontroleerde voertuigen per categorie;
- d) de gecontroleerde gebieden en de afgekeurde punten, overeenkomstig punt 3 van bijlage I bij deze richtlijn;
- e) het aantal, de categorie en het [afkeuringspercentage][controleresultaat] van de gecontroleerde voertuigen die in een andere lidstaat zijn ingeschreven.

Het eerste verslag heeft afzonderlijk betrekking op de jaren 2027, 2028 en 2029.

2. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast tot bepaling van het formaat dat de lidstaten moeten gebruiken voor de mededeling via het e-platform van de in lid 1 vermelde gegevens. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 19, lid 2, vermelde onderzoeksprocedure.

De Commissie brengt aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de overeenkomstig lid 1 verzamelde gegevens.

**** Verordening (EU) 2018/1999 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 inzake de governance van de energie-unie en van de klimaatactie, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 663/2009 en (EG) nr. 715/2009 van het

Europees Parlement en de Raad, Richtlijnen 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU en 2013/30/EU van het Europees Parlement en de Raad, Richtlijnen 2009/119/EG en (EU) 2015/652 van de Raad, en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 525/2013 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).”;

- 13) Artikel 22 wordt vervangen door:

“Artikel 22

Verlenging van de geldigheid van technische certificaten in geval van crisis

1. Voor de toepassing van dit artikel wordt verstaan onder:
 - a) “crisissituatie”: een uitzonderlijke, onverwachte en plotselinge, natuurlijke of door de mens veroorzaakte gebeurtenis van buitengewone aard en omvang die plaatsvindt binnen of buiten de Unie, met aanzienlijke directe of indirecte gevolgen voor het wegvervoer, die ook voor de eigenaars of houders van in de lidstaten ingeschreven voertuigen of voor relevante nationale autoriteiten de mogelijkheid verhindert of aanzienlijk beperkt om technische controles uit te voeren;
 - b) “crisisperiode”: de periode waarin een lidstaat door de Commissie overeenkomstig de in lid 2 vermelde procedure wordt gemachtigd om de in dit artikel vermelde maatregelen vast te stellen.
2. In geval van een crisissituatie die het grondgebied van een lidstaat geheel of gedeeltelijk bestrijkt, kan die lidstaat de zaak door middel van een naar behoren gemotiveerd verzoek aan de Commissie voorleggen met het oog op de vaststelling van een besluit waarbij die lidstaat wordt gemachtigd de in dit artikel vermelde maatregelen vast te stellen voor zijn gehele grondgebied of een deel daarvan. Die maatregelen mogen voor een periode van ten hoogste zes maanden worden toegepast. De Commissie kan op verzoek van de lidstaat toestaan dat de maatregelen met nog eens zes maanden worden verlengd zolang de crisissituatie voortduurt.
3. De Commissie kan besluiten dat de crisisperiode is begonnen voordat de lidstaat in kwestie de zaak overeenkomstig lid 2 heeft voorgelegd.
4. Als de Commissie van twee of meer lidstaten naar behoren gemotiveerde verzoeken ontvangt in verband met één crisissituatie die hun grondgebied geheel of gedeeltelijk bestrijkt, kan zij één besluit vaststellen dat op al die lidstaten van toepassing is.
5. Niettegenstaande artikel 5, lid 1, artikel 10, lid 1, en punt 8 van bijlage II, kunnen de bevoegde autoriteiten van de lidstaten de geldigheidsduur van technische certificaten voor alle of een aantal categorieën voertuigen die tijdens de crisisperiode zijn verstreken of zouden verstrijken, met maximaal zes maanden verlengen. Die periode kan telkens met telkens zes maanden worden verlengd zolang de crisis voortduurt en de Commissie dat goedkeurt.
6. De maatregelen die door de lidstaten op grond van dit artikel worden vastgesteld, worden onmiddellijk ter kennis gebracht van de Commissie, die de andere lidstaten daarvan op de hoogte stelt en een bericht bekendmaakt in het Publicatieblad van de Europese Unie.”;

- 14) Bijlage I, bijlage III en bijlage IV worden gewijzigd overeenkomstig bijlage I bij deze richtlijn.

Artikel 2

Wijzigingen in Richtlijn 2014/47/EU

Richtlijn 2014/47/EU wordt als volgt gewijzigd:

- 1) Artikel 1 wordt vervangen door:

“Artikel 1

Onderwerp

Bij deze richtlijn worden minimumvereisten vastgesteld voor een stelsel voor technische controles langs de weg van bedrijfsvoertuigen en voor teledetectie van voertuigen die op het grondgebied van de lidstaten aan het verkeer deelnemen.”;

- 2) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

- a) lid 1 wordt als volgt gewijzigd:

- i) het volgende punt a bis) wordt ingevoegd:

“a bis) motorvoertuigen die in eerste instantie zijn ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen en waarvan de maximummassa niet meer dan 3,5 ton bedraagt – voertuigcategorie N1;”;

- ii) de volgende tweede alinea wordt toegevoegd:

“Artikel 4 bis is ook van toepassing op motorvoertuigen die in de eerste plaats zijn ontworpen en gebouwd voor het vervoer van personen en hun bagage en die niet meer dan acht zitplaatsen, de bestuurderszitplaats niet meegerekend, omvatten – voertuigcategorie M1, en op twee-, drie- of vierwielige motorvoertuigen als bedoeld in artikel 4 van Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad**** – voertuigcategorie L.

***** Verordening (EU) nr. 167/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 5 februari 2013 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op landbouw- en bosbouwvoertuigen (PB L 60 van 2.3.2013, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/167/oj>).”;

- b) lid 2 wordt vervangen door:

“2. Deze richtlijn doet geen afbreuk aan het recht van de lidstaten om technische controles langs de weg uit te voeren op voertuigen die niet vermeld zijn in lid 1, en om andere aspecten van het wegvervoer en de verkeersveiligheid te controleren, of controles uit te voeren op andere plaatsen dan de openbare weg. Niets in deze richtlijn belet een lidstaat om het gebruik van een bepaald voertuigtype ter wille van de verkeersveiligheid te beperken tot bepaalde delen van zijn wegennet.”;

- 3) Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

- a) Punt 13 wordt vervangen door:

“11. “technisch certificaat”: een verslag van de technische controle zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 12, van Richtlijn 2014/45/EU;”;

b) punt 18 wordt geschrapt;

c) de volgende punten 21 en 22 worden toegevoegd:

“21. “teledetectie”: het screenen van voertuigen door het meten van uitlaatemissies op de weg, met inbegrip van stikstofoxiden en zwevende deeltjes, of van geluidsniveaus van voertuigen die in de nabijheid van vaste of mobiele apparatuur langs de weg passeren, of door “plume chasing” in het geval van voertuigen die worden gescreend op emissies van luchtverontreinigende stoffen;

22. “plume chasing”: het meten van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen op de weg, door voertuigen te achtervolgen met een voertuig dat is uitgerust met een geschikt bemonsteringsapparaat en meetinstrument.”;

4) Artikel 4 wordt vervangen door:

“Artikel 4

Systeem van controles langs de weg

Het systeem van technische controles langs de weg omvat het gebruik van teledetectie zoals vermeld in artikel 4 bis, initiële technische controles langs de weg zoals vermeld in artikel 10, lid 1, en nadere technische controles langs de weg zoals bedoeld in vermeld 10, lid 2.”;

5) Het volgende artikel 4 bis wordt ingevoegd:

“Artikel 4 bis

Teledetectie

1. De lidstaten gebruiken teledetectietechnologie om motorvoertuigen te screenen op de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en geluidshinder. Elke lidstaat neemt jaarlijks de nodige maatregelen om met die technologie het equivalent van ten minste 30 % van de op zijn grondgebied ingeschreven motorvoertuigen te screenen.

2. De lidstaten gebruiken de resultaten van die teledetectie om voertuigen met een hoge uitstoot op te sporen. Een voertuig wordt echter niet geacht te zijn afgekeurd of geslaagd voor een controle langs de weg op basis van één meting met teledetectie.

De lidstaten nemen de nodige maatregelen om de uitlaatemissies en/of het geluidsniveau te verifiëren van voertuigen waarvan op basis van teledetectiegegevens van ten minste drie metingen van die voertuigen binnen een periode van zes maanden wordt vermoed dat de uitstoot boven een bepaald niveau ligt. Voor uitlaatemissies moet dat niveau het dubbele zijn van het gemiddelde niveau voor voertuigen die tot dezelfde voertuigcategorie en emissieklasse behoren en die hetzelfde type ontsteking hebben, namelijk elektrische of compressieontsteking. Voor geluidshinder moet het niveau 3 dB boven het gemiddelde niveau liggen voor voertuigen die tot dezelfde voertuigcategorie behoren.

Die controle door de lidstaten kan als volgt gebeuren:

a) onmiddellijk na een meting met teledetectie als onderdeel van een overeenkomstig artikel 10 uitgevoerde technische controle langs de weg, met

inbegrip van een geluids- en/of uitlaatemissietest overeenkomstig punt 3, punt 8, van bijlage II;

- b) binnen 15 dagen na de laatste meting met teledetectie in een controlecentrum zoals vermeld in artikel 12 van Richtlijn 2014/45/EU, voor voertuigen die zijn ingeschreven in de lidstaat waar de teledetectiemetingen hebben plaatsgevonden, na kennisgeving aan de eigenaar door de bevoegde instantie binnen vijf dagen na de laatste meting met teledetectie.
3. Wat betreft voertuigen die in een andere lidstaat zijn ingeschreven, stelt de bevoegde autoriteit de bevoegde instantie van de lidstaat van inschrijving in kennis van de metingen met teledetectie en van eventuele daaropvolgende technische controles langs de weg, via de in artikel 17 van deze richtlijn bedoelde contactpunten. Als er geen verdere controle langs de weg heeft plaatsgevonden, verzoeken de lidstaten van inschrijving de houder van het kentekenbewijs om het voertuig uiterlijk 45 dagen na de kennisgeving van de lidstaat waar de metingen met teledetectie hebben plaatsgevonden, aan te bieden in een controlecentrum zoals vermeld in artikel 12 van Richtlijn 2014/45/EU.
4. De lidstaten kunnen ook de uitlaatemissies en/of het geluidsniveau controleren van een voertuig waarvan op basis van slechts één of twee teledetectiemetingen wordt vermoed dat de uitstoot meer dan het dubbele bedraagt van de in lid 2 vermelde gemiddelde niveaus of dat het geluidsniveau meer dan 3 dB boven die niveaus ligt. Een dergelijke controle gebeurt overeenkomstig artikel 3.”;
- 6) In artikel 5 worden de leden 1 en 2 vervangen door:
- “1. Voor de in artikel 2, lid 1, punten a) tot en met d), bedoelde voertuigen voeren de lidstaten per kalenderjaar een totaal aantal initiële technische controles langs de weg uit dat overeenkomt met ten minste 5 % van het totale aantal van die voertuigen dat op hun grondgebied is ingeschreven.
2. Voor de in artikel 2, lid 1, punt a bis), vermelde voertuigen voeren de lidstaten per kalenderjaar een totaal aantal initiële technische controles langs de weg uit dat overeenkomt met ten minste 2 % van het totale aantal van die voertuigen dat op hun grondgebied is ingeschreven.”;
- 7) Artikel 6, lid 1, wordt vervangen door:
- “Voor de toekenning van een risicoprofiel aan een onderneming kunnen de lidstaten de criteria als beschreven in bijlage I gebruiken. Die informatie wordt gebruikt om ondernemingen met een hoge risicoclassificatiescore nauwlettender en vaker te controleren. Het risicoclassificatiesysteem wordt beheerd door bevoegde instanties van de lidstaat.
- Voor voertuigen die vermeld worden in artikel 2, lid 1, punten a), b) en c), waarborgen de lidstaten dat de informatie over het aantal en de ernst van de in bijlage II en, waar van toepassing, bijlage III bedoelde gebreken die zijn aangetroffen bij door individuele ondernemingen geëxploiteerde voertuigen, wordt ingevoerd in het krachtens artikel 9 van Richtlijn 2006/22/EG opgezette risicoclassificatiesysteem.”;
- 8) Artikel 7, lid 1, wordt vervangen door:

“1. De lidstaten eisen dat bestuurders beschikken over het technisch certificaat, in elektronische vorm of als gecertificeerde afdruk, dat overeenkomt met de recentste periodieke technische controle en over het rapport van de recentste technische controle langs de weg. De lidstaten eisen dat hun instanties elektronisch bewijs van dergelijke periodieke technische controles en controles langs de weg aanvaarden.”;

- 9) Artikel 9 wordt vervangen door:

“Artikel 9

Selectie van voertuigen voor initiële technische controles langs de weg

Bij het selecteren van voertuigen voor een initiële technische controle langs de weg mogen controleurs prioriteit geven aan voertuigen die worden geëxploiteerd door ondernemingen met een hoog risicoprofiel overeenkomstig de criteria in bijlage I bij deze richtlijn of zoals vermeld in Richtlijn 2006/22/EG. Voertuigen mogen ook willekeurig voor controle worden geselecteerd of als er een redelijk vermoeden bestaat, ook op basis van teledetectie, dat het voertuig een risico voor de verkeersveiligheid of het milieu vormt.”;

- 10) In artikel 10, lid 1, wordt de tweede alinea als volgt gewijzigd:

- a) punt a) wordt vervangen door:

“a) controleert de controleur het recentste technisch certificaat en rapport van technische controle langs de weg, indien beschikbaar, overeenkomstig artikel 7, lid 1, en artikel 18 bis, lid 1;”;

- b) punt c) wordt vervangen door:

“c) voert de controleur overeenkomstig artikel 13 een visuele beoordeling uit van de wijze waarop de lading van het voertuig is vastgezet;”;

- 11) Artikel 13 wordt vervangen door:

“Artikel 13

Controle van de wijze waarop lading is vastgezet

1. Tijdens controles langs de weg worden voertuigen onderworpen aan een controle van de wijze waarop de lading ervan is vastgezet overeenkomstig bijlage III, teneinde na te gaan of de lading zodanig is vastgezet dat ze niet belemmert dat de rit veilig verloopt of geen bedreiging vormt voor het leven, de gezondheid, eigendommen of het milieu. Met controles wordt nagegaan of tijdens alle soorten verrichtingen met het voertuig, ook in noodgevallen of bij wegrijden op een helling:
 - a) ladingen slechts minimaal ten opzichte van elkaar, tegen wanden of over oppervlakken van het voertuig kunnen verschuiven,
 - b) ladingen niet buiten de laadruimte kunnen komen en niet van de laadvloer kunnen schuiven.
2. Onverminderd de eisen die gelden voor het vervoer van bepaalde categorieën goederen, zoals goederen die onder Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad***** vallen, worden het vastzetten en de controle van het

vastzetten van de lading uitgevoerd overeenkomstig de beginselen en, waar passend, de normen van bijlage III, deel I, bij deze richtlijn. Er kan worden gewerkt volgens de recentste versie van de in punt 5 van dat deel vastgestelde normen.

3. De follow-upprocedures van artikel 14 zijn ook van toepassing op grote of gevaarlijke gebreken in verband met de wijze waarop de lading is vastgezet.
4. De lidstaten waarborgen dat het personeel voor het controleren van de vastzetting van de lading daartoe een goede opleiding heeft gevolgd.

***** Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land (PB L 260 van 30.9.2008, blz. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).”;

- 12) Aan artikel 14 wordt het volgende lid 4 toegevoegd:

“4. Duidelijk geknoei met of duidelijke manipulatie van een onderdeel van het voertuig, met inbegrip van het emissiebeheersingssysteem, de knalpot en veiligheidssystemen, wordt beschouwd als een groot of gevaarlijk gebrek en wordt bestraft met doeltreffende, evenredige, afschrikkende en niet-discriminerende sancties.”;

- 13) Artikel 16, lid 2, wordt vervangen door:

“2. Na voltooiing van een nadere controle stelt de controleur een verslag op overeenkomstig bijlage IV. De lidstaten waarborgen dat de bestuurder van het voertuig een elektronische kopie van het controleverslag ontvangt.”;

- 14) Artikel 18, lid 1, wordt vervangen door:

“1. In het geval waarin bij een voertuig dat niet is ingeschreven in de lidstaat waar de controle is verricht, grote of gevaarlijke gebreken zijn geconstateerd of gebreken die resulteren in een beperking of verbod om het voertuig te gebruiken, deelt het contactpunt de resultaten van de controle mee aan het contactpunt van de lidstaat waar het voertuig is ingeschreven. Die kennisgeving bevat de elementen van het verslag van de controle langs de weg zoals beschreven in bijlage IV en wordt meegedeeld aan het contactpunt van de lidstaat van inschrijving via het berichtensysteem (RSI-systeem) zoals vermeld in artikel 3 van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2205 van de Commissie*****.

De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast met nadere regels voor de procedures voor de kennisgeving van voertuigen met grote of gevaarlijke gebreken aan het contactpunt van de lidstaat van inschrijving overeenkomstig het eerste lid van dit artikel. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 23, lid 2, vermelde onderzoeksprocedure.

***** Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2205 van de Commissie van 29 november 2017 betreffende nadere maatregelen in verband met de procedures voor de kennisgeving van bedrijfsvoertuigen met grote of gevaarlijke gebreken die zijn vastgesteld tijdens een technische controle langs de weg (PB L 314 van 30.11.2017, blz. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).”;

- 15) Het volgende artikel 18 bis wordt ingevoegd:

“Artikel 18 bis

Uitwisseling van gegevens tussen instanties van lidstaten

1. De lidstaten helpen elkaar bij de uitvoering van deze richtlijn. Ze wisselen informatie en gegevens uit, met name met het oog op het controleren, tijdens een controle langs de weg van een voertuig, van de juridische en technische status van het voertuig, indien nodig in de lidstaat waar het is ingeschreven.

De lidstaten verlenen de bevoegde instanties van andere lidstaten toegang tot gegevens over de inhoud van de conformiteitscertificaten, het recentste technisch certificaat, rapporten van technische controles langs de weg en de geschiedenis van de kilometerstand van het voertuig die in nationale databanken zijn opgeslagen.

De lidstaten koppelen hun elektronische systemen voor technische certificaten en geschiedenis van de kilometerstand aan elkaar via het door de Commissie ontwikkelde elektronische systeem MOVE-HUB, op zodanige wijze dat de bevoegde instanties van alle lidstaten de relevante databank of het nationale voertuigregister van alle andere lidstaten in realtime kunnen raadplegen.
2. Uiterlijk [DATUM INVOEGEN: 2 jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn] neemt de Commissie uitvoeringshandelingen aan tot vaststelling van de nodige regelingen voor de implementatie van de functies van het elektronische MOVE-HUB-systeem en tot nadere bepaling van de minimumeisen voor het formaat en de inhoud van de door de lidstaten uit te wisselen informatie en gegevens over voertuigen die aan technische controles worden onderworpen. In die uitvoeringshandelingen wordt de bescherming van persoonsgegevens gewaarborgd; ze worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 23, lid 2, vermelde onderzoeksprocedure.
3. De in lid 1 bepaalde onderlinge koppelingen van elektronische systemen zijn operationeel binnen een jaar na de vaststelling van de in lid 2 vermelde uitvoeringshandelingen.”;

- 16) Artikel 20 wordt vervangen door:

“Artikel 20

Mededeling van informatie aan de Commissie

1. Uiterlijk 31 maart 2030, en uiterlijk 31 maart van elke daaropvolgende drie jaar, delen de lidstaten de Commissie via het in artikel 28 van Verordening (EU) 2018/1999 van het Europees Parlement en de Raad***** vermelde online rapportageplatform (“e-platform”) de gegevens mee die zijn verzameld over elk van de voorgaande drie kalenderjaren en over de voertuigen die op hun grondgebied zijn gecontroleerd. Die gegevens omvatten de volgende informatie (per kalenderjaar):
 - a) het totale aantal gecontroleerde voertuigen;
 - b) het aantal gecontroleerde voertuigen per categorie;
 - c) het land waar elk gecontroleerd voertuig is ingeschreven;
 - d) in geval van nadere controles, de gecontroleerde gebieden en de afgekeurde punten, overeenkomstig bijlage IV, punt 10, van deze richtlijn;

- e) de resultaten van de overeenkomstig artikel 4 bis van deze richtlijn uitgevoerde teledetectiemetingen.

Het eerste verslag heeft afzonderlijk betrekking op de jaren 2027, 2028 en 2029.

2. De Commissie neemt uitvoeringshandelingen aan tot vaststelling van nadere regels betreffende het formaat voor de mededeling via het e-platform van de in lid 1 vermelde gegevens. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 23, lid 2, vermelde onderzoeksprocedure. Totdat die regels van kracht worden, gebruiken de lidstaten het standaardrapportageformulier in bijlage V.

De Commissie deelt de verzamelde gegevens mee aan het Europees Parlement en de Raad.

***** Verordening (EU) 2018/1999 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 inzake de governance van de energie-unie en van de klimaatactie, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 663/2009 en (EG) nr. 715/2009 van het Europees Parlement en de Raad, Richtlijnen 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU en 2013/30/EU van het Europees Parlement en de Raad, Richtlijnen 2009/119/EG en (EU) 2015/652 van de Raad, en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 525/2013 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).”;

- 17) Artikel 21 wordt als volgt gewijzigd:

- a) het tweede en derde streepje worden vervangen door:

“– bijlage II, punt 3, inzake de controlemethoden te actualiseren indien er efficiëntere en doeltreffendere controlemethoden beschikbaar worden, zonder de lijst van de te controleren punten uit te breiden,
– bijlage II, punt 3, na een positieve kosten-batenbeoordeling aan te passen wat betreft de lijst van te controleren punten, de methoden, de redenen voor afkeuring en de beoordeling van gebreken in geval van veranderingen in de verplichte, voor typegoedkeuring relevante vereisten in de wetgeving van de Unie op het gebied van veiligheid of milieu;”;

- b) het volgende vijfde en zesde streepje worden toegevoegd:

“– gemeenschappelijke [teledetectie-]grenswaarden voor uitlaat- en/of geluidsemissies vast te stellen die moeten worden gebruikt om voertuigen met een hoge uitstoot op te sporen, op basis van de resultaten die de lidstaten overeenkomstig artikel 20, lid 1, punt e), aan de Commissie hebben meegedeeld. Er kunnen verschillende grenswaarden worden vastgesteld voor de opsporing van voertuigen met gebrekkige emissiebeheersingssystemen en voertuigen met gemanipuleerde emissiebeheersingssystemen;
– de methoden te specificeren voor de meting van het deeltjesaantal (PN) van elektrische-ontstekingsmotoren en voor de meting van stikstofdioxiden (NO_x) van motoren met compressieontsteking en motoren met elektrische ontsteking, zoals vereist krachtens bijlage II, punt 3, punt 8.2).”;

- 18) Artikel 24 wordt vervangen door:

“Artikel 24

Verslaglegging

Uiterlijk [twee jaar na de in artikel 20, lid 1, vermelde datum] dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de toepassing en de effecten van deze richtlijn. In het verslag wordt met name het effect op de verbetering van de verkeersveiligheid en op de vermindering van de uitstoot geanalyseerd.”;

- 19) De bijlagen II, III, IV en V worden gewijzigd overeenkomstig bijlage II bij deze richtlijn.

Artikel 3

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk [PLEASE INSERT DATE: 2 years following the entry into force of this Directive] aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onmiddellijk mee.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor die verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 4

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 5

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

FINANCIEEL EN DIGITAAL MEMORANDUM

Inhoud

1.	KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF	3
1.1.	Benaming van het voorstel/initiatief	3
1.2.	Betrokken beleidsterreinen.....	3
1.3.	Doelstellingen	3
1.3.1.	Algemene doelstellingen.....	3
1.3.2.	Specifieke doelstellingen	3
1.3.3.	Verwachte resultaten en gevolgen	3
1.3.4.	Prestatie-indicatoren.....	4
1.4.	Het voorstel/initiatief betreft:	5
1.5.	Motivering van het voorstel/initiatief	5
1.5.1.	Behoeften waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien, met een gedetailleerd tijdschema voor de uitrol van het initiatief.....	5
1.5.2.	Toegevoegde waarde van de deelname van de EU (deze kan het resultaat zijn van verschillende factoren, bijvoorbeeld coördinatiewinst, rechtszekerheid, grotere doeltreffendheid of complementariteit). Voor de toepassing van dit punt wordt onder “toegevoegde waarde van het optreden van de EU” verstaan de waarde die het optreden van de Unie oplevert boven op de waarde die door een optreden van alleen de lidstaten zou zijn gecreëerd.	6
1.5.3.	Nuttige ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan.....	7
1.5.4.	Verenigbaarheid met het meerjarig financieel kader en eventuele synergie met andere passende instrumenten	8
1.5.5.	Beoordeling van de verschillende beschikbare financieringsopties, waaronder mogelijkheden voorerschikking	8
1.6.	Duur van het voorstel/initiatief en van de financiële gevolgen ervan.....	9
1.7.	Wijzen van uitvoering van de begroting	9
2.	BEHEERSMAATREGELEN	11
2.1.	Regels inzake het toezicht en de verslagen	11
2.2.	Beheers- en controlesystemen.....	12
2.2.1.	Rechtvaardiging van de voorgestelde wijzen van uitvoering van de begroting, uitvoeringsmechanismen voor financiering, betalingsvoorwaarden en controlestrategie	12
2.2.2.	Informatie over de vastgestelde risico's en het systeem of de systemen voor interne controle die zijn opgezet om die risico's te beperken	12
2.2.3.	Raming en motivering van de kosteneffectiviteit van de controles (verhouding tussen de controlekosten en de waarde van de desbetreffende financiële middelen) en evaluatie van het verwachte foutenrisico (bij betaling en bij afsluiting).	12
2.3.	Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden.....	12

3.	GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF	14
3.1.	Rubrieken van het meerjarig financieel kader en betrokken begrotingsonderdelen voor uitgaven.....	14
3.2.	Geraamde financiële gevolgen van het voorstel inzake kredieten	15
3.2.1.	Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de beleidskredieten.....	15
3.2.1.1.	Kredieten uit goedgekeurde begroting	15
3.2.2.	Geraamde output, gefinancierd uit beleidskredieten (niet invullen voor gedecentraliseerde agentschappen)	18
3.2.3.	Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de administratieve kredieten	19
3.2.3.1.	Kredieten uit goedgekeurde begroting	19
3.2.4.	Geraamde personeelsbehoeften.....	19
3.2.4.1.	Gefinancierd uit goedgekeurde begroting.....	19
3.2.5.	Overzicht van het geschatte effect op met digitale technologie samenhangende investeringen	20
3.2.6.	Verenigbaarheid met het huidige meerjarig financieel kader	20
3.2.7.	Bijdragen van derden	21
3.3.	Geraamde gevolgen voor de ontvangsten	21
4.	DIGITALE DIMENSIES.....	23
4.1.	Voorschriften met digitale relevantie	23
4.2.	Gegevens	25
4.3.	Digitale oplossingen.....	25
4.4.	Interoperabiliteitsbeoordeling	26
4.5.	Maatregelen ter ondersteuning van de digitale uitvoering.....	27

1. KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

1.1. Benaming van het voorstel/initiatief

Voorstel voor een richtlijn tot wijziging van Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG, en tot wijziging van Richtlijn 2014/47/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen en tot intrekking van Richtlijn 2000/30/EG

1.2. Betrokken beleidsterreinen

Vervoer, verkeersveiligheid

1.3. Doelstellingen

1.3.1. Algemene doelstellingen

De algemene doelstelling van dit initiatief is de verkeersveiligheid in de EU verder te verbeteren, bij te dragen tot duurzame mobiliteit en het vrije verkeer van personen en goederen in de EU te bevorderen, door het volledige potentieel van het pakket technische controles (RWP) te benutten.

1.3.2. Specifieke doelstellingen

De specifieke doelstellingen van het initiatief zijn:

- de consistentie, objectiviteit en kwaliteit waarborgen van de technische controles van de voertuigen van vandaag en morgen;
- manipulatie aanzienlijk verminderen en de opsporing van voertuigen met gebreken verbeteren, zodat gebrekkige/gemanipuleerde veiligheidssystemen en beheersingssystemen voor de uitstoot van luchtvervuilende stoffen en geluidshinder en fraude met de kilometerstand kunnen worden opgespoord;
- de elektronische opslag en uitwisseling van relevante voertuigidentificatie- en statusgegevens verbeteren.

1.3.3. Verwachte resultaten en gevolgen

Vermeld de gevolgen die het voorstel/initiatief zou moeten hebben op de begunstigden/doelgroepen.

Het voorstel zal bijdragen tot de verbetering van de verkeersveiligheid in de EU, waarbij naar schatting 6 912 levens worden gered en 64 885 zwaargewonden worden vermeden. Het zal ook bijdragen tot duurzame mobiliteit door de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en geluidshinder te verminderen, wat zal leiden tot een besparing van externe kosten van naar schatting 83,4 miljard EUR.

Het zal bijdragen tot de bevordering van het vrije verkeer van personen en goederen in de EU door het wegnemen van hinderpalen voor de herinschrijving van voertuigen in een andere lidstaat en voor de (beperkte) EU-brede erkenning van certificaten van periodieke technische controles.

Het zal naar verwachting ook aanzienlijke voordelen opleveren door de invoering van testmethoden voor de controle van elektrische voertuigen, betere emissietests (NO_x- en PN-meting) en de invoering van testmethoden voor ADAS en andere

veiligheidssystemen. Er worden ook voordelen verwacht door de invoering van verplichte controles voor het vastzetten van de lading, en van nieuwe testwijzen zoals “plume chasing” en teledetectie om de uitstoot van verontreinigende stoffen en geluidshinder te monitoren, evenals maatregelen inzake gegevensbeheer.

Het initiatief zal naar verwachting leiden tot een betere opsporing en dus een vermindering van voertuigen met gebreken en gemanipuleerde voertuigen, ook door controles langs de weg uit te breiden tot lichte bedrijfsvoertuigen. Het zal naar verwachting leiden tot aanzienlijk minder geknoei met kilometertellers, dankzij de verplichting om de kilometerstand te registreren en de gegevens ter beschikking te stellen in geval van herinschrijving.

Het moet ook voordelen opleveren als gevolg van het verplicht elektronisch technisch certificaat, de invoering van het kentekenbewijs in digitaal formaat, de toegang tot verslagen van periodieke technische controles in nationale databanken en de uitbreiding van de gegevens die zijn opgenomen in de nationale voertuigregisters.

De totale voordelen worden geraamd op 391,6 miljard EUR, uitgedrukt als contante waarde in de periode 2026-2050, ten opzichte van het basisscenario.

1.3.4. Prestatie-indicatoren

Vermeld de indicatoren voor de monitoring van de voortgang en de beoordeling van de resultaten

Wat de doelstelling inzake verkeersveiligheid betreft, houdt de Commissie regelmatig toezicht op de *belangrijkste verkeersveiligheidsindicatoren*, waaronder tendensen in het aantal doden, zwaar- en lichtgewonden per lidstaat en per voertuigcategorie, leeftijd en bepaalde voertuigkenmerken. Nadere informatie over de oorzaken van botsingen, met name over voertuigen met gebreken, zal waarschijnlijk niet snel op grote schaal beschikbaar worden. In de toekomst kan de analyse van gegevensrecorders voor incidenten die door de verordening algemene veiligheid zijn voorgeschreven, een gedetailleerder inzicht verschaffen in de oorzaken van een aanzienlijk deel van de ongevallen. Tot dan moeten de bestaande rapportageverplichtingen worden geactualiseerd om beter in te spelen op de huidige monitoringbehoeften.

Wat betreft de vermindering van luchtverontreiniging en geluidshinder, worden trends op het gebied van *luchtverontreiniging en geluidshinder* voortdurend gemonitord door het EEA. De daling die de komende jaren wordt verwacht, zal deels aan dit initiatief te danken zijn omdat voertuigen beter worden onderhouden en er minder wordt geknoeid met emissiebeheersingssystemen. De vooruitgang op het vlak van de realisatie van de doelstelling om bij te dragen tot duurzame mobiliteit, kan worden gemeten aan de hand van trends in de resultaten van periodieke technische controles en technische controles langs de weg, en aan de hand van teledetectiegegevens.

Wat betreft de doelstelling om het *vrije verkeer te bevorderen*, is de succesindicator het aantal lidstaten dat in het buitenland uitgevoerde periodieke technische controles erkent.

Om het succes van het initiatief te meten, worden de volgende operationele doelstellingen vastgesteld: 1) nieuwe beschikbare testmethoden voor veiligheid en emissies toepassen, 2) de voertuigregisters en kilometerdatabanken van de lidstaten onderling verbinden via een gemeenschappelijke hub, 3) voertuigdocumenten digitaliseren en 4) het aantal voertuigen met gebreken en gemanipuleerde voertuigen op de wegen van de EU verminderen.

De diensten van de Commissie zullen toezicht houden op de uitvoering en doeltreffendheid van dit initiatief aan de hand van een aantal acties en een reeks kernindicatoren om de vooruitgang op het vlak van de verwezenlijking van de operationele doelstellingen te meten. Vijf jaar na de datum van toepassing van de herziene wetgeving moeten de diensten van de Commissie een evaluatie uitvoeren om na te gaan in welke mate de doelstellingen van het initiatief zijn bereikt.

1.4. Het voorstel/initiatief betreft:

- ☐ een nieuwe actie
- ☐ een nieuwe actie na een proefproject/voorbereidende actie⁵⁶
- ☒ de verlenging van een bestaande actie
- ☐ de samenvoeging of ombuiging van een of meer acties naar een andere/een nieuwe actie

1.5. Motivering van het voorstel/initiatief

1.5.1. *Behoeften waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien, met een gedetailleerd tijdschema voor de uitrol van het initiatief*

De nationale overheidsinstanties zullen een databank moeten opzetten om de kilometerstand van de op hun grondgebied ingeschreven voertuigen te registreren, zullen de bestaande nationale voertuigregisters onderling moeten koppelen via het berichtenplatform MOVE-HUB, zullen nieuwe gegevenselementen aan die registers moeten toevoegen en zullen teledetectie moeten invoeren, waarvoor nieuwe apparatuur langs de weg en een monitoringsysteem moeten worden aangekocht en geïnstalleerd.

Centra voor periodieke technische controle zullen hun testvoorschriften moeten bijwerken en een aantal nieuwe eisen moeten invoeren, waarvoor extra investeringen in apparatuur, testcapaciteit en de opleiding van controleurs nodig zullen zijn. De controlecentra zullen waarschijnlijk echter ten minste een deel van de extra kosten kunnen terugverdienen door de extra zakelijke kansen (groter aantal tests) en in sommige gevallen (afhankelijk van de lidstaat) door enigszins hogere prijzen voor periodieke technische controles.

Reparatiebedrijven, handelaren in motorvoertuigen en andere garages zullen hun kantoorsoftware moeten bijwerken om hun gegevens te kunnen doorsturen naar de centrale nationale databank, omdat er een systeem moet worden opgezet om de kilometerstand van auto's en bestelwagens te registreren.

Autofabrikanten zullen hun systemen moeten aanpassen aan een governancekader voor het verlenen van toegang aan controlecentra en bevoegde autoriteiten tot de nodige boordgegevens voor de uitvoering van periodieke technische controles en technische controles langs de weg, en zullen hun IT-systemen moeten aanpassen om toegang tot de relevante gegevens te waarborgen.

Sommige voertuigeigenaren zullen ook te maken krijgen met extra periodieke technische controles en/of technische controles langs de weg. Door de nieuwe testvoorschriften met betrekking tot veiligheid, de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en geluidshinder zullen sommige voertuigeigenaren mogelijk hun voertuigen

⁵⁶

In de zin van artikel 58, lid 2, punt a) of b), van het Financieel Reglement.

moeten repareren om ervoor te zorgen dat ze de periodieke technische controle doorstaan en in gebruik kunnen blijven.

- 1.5.2. *Toegevoegde waarde van de deelname van de EU (deze kan het resultaat zijn van verschillende factoren, bijvoorbeeld coördinatiewinst, rechtszekerheid, grotere doeltreffendheid of complementariteit). Voor de toepassing van dit punt wordt onder “toegevoegde waarde van het optreden van de EU” verstaan de waarde die het optreden van de Unie oplevert boven op de waarde die door een optreden van alleen de lidstaten zou zijn gecreëerd.*

Hoewel de veiligheid van voertuigen waarschijnlijk verder zal verbeteren dankzij technologische ontwikkelingen, zou de invoering van nieuwe technologieën in het wagenpark van de EU enige tijd in beslag nemen en kunnen sommige van de nieuwe functies ook nieuwe risico's met zich meebrengen. Dankzij technische oplossingen kan ook manipulatie worden bemoeilijkt, maar het is onwaarschijnlijk dat dit fenomeen volledig verdwijnt zonder dat voertuigen worden getest op illegale wijzigingen, met name van de motormanagementsoftware, bijvoorbeeld door betere toegang tot boordgegevens van voertuigen. Als de EU niet optreedt, zal het probleem waarschijnlijk blijven bestaan.

De lidstaten kunnen unilaterale maatregelen nemen; die maatregelen kunnen het coördinerende en harmoniserende effect van de drie richtlijnen echter niet vervangen zonder risico op mogelijke verstoringen van de interne markt en een slechts gedeeltelijke aanpak van het probleem.

Het probleem van de luchtverontreinigende uitstoot van voertuigen zou blijven bestaan zolang er voertuigen met een verbrandingsmotor in het verkeer zijn. Hoewel strengere emissienormen en geleidelijke elektrificatie zullen leiden tot een daling van het aantal voertuigen dat uitlaatemissies veroorzaakt, zullen die voertuigen nog tientallen jaren rondrijden in de EU. Zonder een bijwerking van de huidige voorschriften voor emissietests op EU-niveau, kunnen de lidstaten niet de meest doeltreffende en efficiënte testmethoden invoeren die nu al beschikbaar zijn. Hoewel waarschijnlijk meer lidstaten zullen gaan experimenteren met geluidscontroles langs de weg, is het onwaarschijnlijk dat het probleem van lawaaierige voertuigen aanzienlijk zou verminderen zonder een systematischere en gecoördineerdere aanpak.

Zonder optreden op EU-niveau kunnen bepaalde lidstaten unilaterale of bilaterale maatregelen treffen, zoals het systematisch registreren (en eventueel uitwisselen) van kilometerstanden of het sluiten van overeenkomsten waarbij ze elkaars technische certificaten erkennen. Het systemische probleem van ontoereikende en inefficiënte uitwisseling van gegevens over technische controles van voertuigen zou echter blijven bestaan en zou een doeltreffende uitvoering en handhaving van de bestaande regels belemmeren.

Omdat het wegvervoer en de auto-industrie internationale sectoren zijn, is het veel efficiënter en effectiever om de problemen op EU-niveau aan te pakken dan op het niveau van de lidstaten. Hoewel de nationale praktijken van oudsher verschillen, zijn een bepaald minimaal harmonisatieniveau op het gebied van het testen van voertuigen en gezamenlijk overeengekomen oplossingen voor de uitwisseling van voertuiggegevens tussen de lidstaten doeltreffender dan een veelvoud aan ongecoördineerde nationale oplossingen.

Dankzij gemeenschappelijke regels voor het testen van moderne voertuigtechnologieën (EV's, ADAS en de recentste emissiebeheersingsapparatuur) zullen de lidstaten schaalvoordelen genieten en kunnen fabrikanten van testapparatuur op een uniformere markt opereren. Ook de eengemaakte markt zou verbeteren, dankzij voertuigen die onder vergelijkbare omstandigheden aan soortgelijke tests worden onderworpen en vervoersondernemers die vergelijkbare kosten hebben.

Het coördineren van de voorwaarden voor toegang tot en uitwisseling van voertuiggegevens op EU-niveau zal niet alleen efficiënter zijn dan bilaterale overeenkomsten en onderhandelingen met individuele fabrikanten, maar zal ook zorgen voor een gelijk speelveld tussen de lidstaten en die gezamenlijk in een sterkere positie plaatsen ten opzichte van de auto-industrie.

1.5.3. *Nuttige ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan*

Sinds 1977 zijn op EU-niveau verschillende maatregelen ingevoerd omdat de lidstaten begonnen waren met het opstellen van hun eigen nationale regelgeving voor technische controles van voertuigen en er dus een gebrek aan harmonisatie ontstond. Het pakket technische controles uit 2014 bouwt voort op de voorschriften van de vorige richtlijnen met betrekking tot technische controles, controles langs de weg en regels voor het kentekenbewijs van voertuigen. Om de doelstelling van een verbeterde veiligheid van voertuigen op de weg te realiseren, werden de minimumnormen van de EU voor periodieke technische controles aangescherpt en werden verplichte normen ingevoerd, samen met steekproefsgewijze controles langs de weg. Dat werd als essentieel beschouwd om te vermijden dat de handhaving van technische controles minder efficiënt werd. Om de doelstelling te realiseren van het ter beschikking stellen van gegevens die nodig zijn voor en die voortvloeien uit technische controles, moedigt de richtlijn betreffende periodieke technische controles ook samenwerking en informatie-uitwisseling tussen de lidstaten aan, met inbegrip van registers over technische controles.

Het pakket technische controles is de laatste jaren minder relevant geworden door de groeiende kloof tussen de bestaande voorschriften voor technische controles en de nieuwe systemen die in moderne voertuigen zijn geïnstalleerd. Wat betreft geavanceerde rijhulpsystemen (ADAS), intelligente vervoerssystemen (ITS), mens-machine-interfaces (HMI) en elektronische veiligheidsvoorzieningen, lijken de drie richtlijnen een ontoereikend kader te bieden. Het pakket technische controles heeft momenteel geen betrekking op specifieke testprotocollen om de naleving en het onderhoud van elektrische en hybride voertuigen, met inbegrip van software-updates, op een veilige en efficiënte manier te waarborgen.

Wat betreft de doelstelling van het pakket technische controles om bij te dragen tot een daling van de uitstoot door het wegverkeer, zijn een aantal tests van de periodieke technische controle niet langer gevoelig genoeg om gebreken op het vlak van de uitstoot van voertuigen met een verbrandingsmotor op te sporen. Moderne voertuigmotoren en uitlaatgassystemen hebben kritieke detectiecriteria die niet onder de momenteel voorgeschreven testmethoden vallen, en de huidige bijdrage van het pakket technische controles tot de vermindering van het aantal voertuigen met een hoge uitstoot is minder relevant geworden. Bovendien zijn er momenteel geen EU-bepalingen voor de technische controle van voertuigen op het gebied van gebreken of manipulatie van de NO_x-uitstoot of het dieseldeeltjesfilter.

Wat betreft de verbeterde uitwisseling van informatie over testresultaten tussen de lidstaten, is het huidige kader voor informatie-uitwisseling niet doeltreffend gebleken. Hoewel in de wetgeving elektronische gegevensuitwisseling tussen autoriteiten als een mogelijkheid wordt genoemd, maken niet alle lidstaten daar gebruik van. De harmonisatie van kentekenbewijzen voor voertuigen heeft het weliswaar gemakkelijker gemaakt om voertuigen uit andere lidstaten en EER-landen in te schrijven, maar er is nog ruimte om het digitaliseringsproces te verbeteren en te versnellen.

1.5.4. Verenigbaarheid met het meerjarig financieel kader en eventuele synergie met andere passende instrumenten

Het voorstel is verenigbaar met de doelstellingen en prioriteiten van de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit uit 2020 en van de Green Deal van de EU, door te waarborgen dat voertuigen op de weg mettertijd een adequaat veiligheids- en milieuprestatieniveau aanhouden.

Het is in overeenstemming met de doelstellingen van het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid en zal naar verwachting ook een aanzienlijke bijdrage leveren tot de realisatie van de beleidsdoelstellingen van de EU inzake schone lucht, waaronder die in de richtlijn luchtkwaliteit en de richtlijn nationale emissieplafonds, door grote vervuilers die verantwoordelijk zijn voor een zeer groot deel van de totale uitstoot van het wegvervoer, beter in kaart te brengen en te beperken.

Het voorstel zal de onlinetoegang tot informatie over voertuigen, relevante administratieve procedures en diensten voor ondersteuning en probleemoplossing bevorderen, wat in overeenstemming is met de verordening betreffende één digitale toegangspoort. De uitwisseling van informatie over technische controles en registratiegegevens zal worden afgestemd op de relevante regels voor gegevensbescherming (AVG).

Het voorstel is ook afgestemd op de veiligheids- en milieuvoorschriften van de typegoedkeuringsverordeningen, waaronder de verordening algemene veiligheid. Het bevat maatregelen die garanderen dat eigenaars de minimumnormen gedurende de hele levensduur van het voertuig handhaven. Het voorstel garandeert afstemming van de tests van de periodieke technische controle en de controles langs de weg op het typegoedkeuringsproces, met inbegrip van het gebruik van elektronische periodieke technische controles. Het voorstel is ook in overeenstemming met de voorschriften van de wetgeving betreffende afgedankte auto's.

Het voorstel wordt daarom verenigbaar geacht met de relevante strategieën en rechtsinstrumenten van de EU en draagt bij tot de beleidsprioriteiten van de EU.

1.5.5. Beoordeling van de verschillende beschikbare financieringsopties, waaronder mogelijkheden voor herschikking

De eenmalige kosten in 2027 en de lopende aanpassingskosten van de Commissie houden voornamelijk verband met de modernisering van het IT-systeem dat fungeert als gemeenschappelijke interface ter ondersteuning van de interactie tussen overheidsinstanties/organisaties, met name in verband met de uitwisseling van informatie over voertuigen. De informatiefunctie wordt gebaseerd op het bestaande platform dat door de Commissie is ontwikkeld (MOVE-HUB) en wordt beheerd met het oog op de uitwisseling tussen de lidstaten van diverse informatie over het wegvervoer. De modernisering van dat systeem zou leiden tot een optimaal gebruik van de huidige organisatie en de tot nu toe geïnvesteerde middelen.

Voor de volledige uitvoering van het herziene pakket technische controles zullen vanaf 2027 ook extra personele middelen nodig zijn van 1 FTE per jaar voor werkzaamheden met betrekking tot de uitvoering van de wetgeving, met inbegrip van steun aan de lidstaten om het vereiste technische en digitale kader op te zetten.

1.6. Duur van het voorstel/initiatief en van de financiële gevolgen ervan

☒ **beperkte geldigheidsduur**

- ☐ van kracht vanaf [DD/MM]JJJJ tot en met [DD/MM]JJJJ
- ☐ financiële gevolgen vanaf JJJJ tot en met JJJJ voor vastleggingskredieten en vanaf JJJJ tot en met JJJJ voor betalingskredieten

☐ **onbeperkte geldigheidsduur**

- uitvoering met een opstartperiode vanaf JJJJ tot en met JJJJ
- gevolgd door een volledige uitvoering

1.7. Wijzen van uitvoering van de begroting⁵⁷

☒ **Direct beheer** door de Commissie

- ☒ door haar diensten, waaronder het personeel in de delegaties van de Unie
- ☐ door de uitvoerende agentschappen

☐ **Gedeeld beheer** met de lidstaten

☐ **Indirect beheer** door begrotingsuitvoeringstaken toe te vertrouwen aan:

- ☐ derde landen of de door hen aangewezen organen
- ☐ internationale organisaties en hun agentschappen (geef aan welke)
- ☐ de Europese Investeringsbank en het Europees Investeringsfonds
- ☐ de in de artikelen 70 en 71 van het Financieel Reglement bedoelde organen
- ☐ publiekrechtelijke organen
- ☐ privaatrechtelijke organen met een openbardienstverleningstaak, voor zover zij zijn voorzien van voldoende financiële garanties
- ☐ privaatrechtelijke organen van een lidstaat, waaraan de uitvoering van een publiek-privaat partnerschap is toevertrouwd en die zijn voorzien van voldoende financiële garanties
- ☐ organen waaraan of personen aan wie de uitvoering van specifieke maatregelen op het gebied van het gemeenschappelijk buitenlands en veiligheidsbeleid in het kader van titel V van het Verdrag betreffende de Europese Unie is toevertrouwd en die worden genoemd in de betrokken basishandeling
- ☐ in een lidstaat gevestigde organen die onder het privaatrecht van een lidstaat of onder het Unierecht vallen en die in aanmerking komen om overeenkomstig sectorspecifieke regelgeving te worden belast met de uitvoering van middelen van de Unie of begrotingsgaranties, voor zover dergelijke organen onder zeggenschap

⁵⁷

Nadere gegevens over de wijzen van uitvoering van de begroting en verwijzingen naar het Financieel Reglement zijn beschikbaar op BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

staan van publiekrechtelijke organen of privaatrechtelijke organen met een openbaredienstverleningstaak, en beschikken over voldoende financiële garanties in de vorm van hoofdelijke aansprakelijkheid van de controlerende organen of gelijkwaardige financiële garanties, die voor elke actie beperkt kunnen blijven tot het maximumbedrag van de steun van de Unie

Opmerkingen

Voor de uitvoering van het voorstel moet een bestaand IT-systeem worden gemoderniseerd en onderhouden. Dat systeem moet bestaande netwerken van nationale IT-systemen en interoperabele toegangspunten, die onder de individuele verantwoordelijkheid en het individuele beheer van elke lidstaat vallen, met elkaar verbinden om een veilige en betrouwbare uitwisseling van informatie over voertuigen te waarborgen. De Commissie zal middels uitvoeringshandelingen passende IT-oplossingen vaststellen, met inbegrip van het ontwerp/de architectuur en de technische specificaties van een interfaceplatform voor de onderlinge koppeling van nationale systemen voor de uitwisseling van informatie.

De aanpassingskosten voor de Commissie zullen naar verwachting bestaan uit de volgende twee grote kostenposten (berekend in contante nettowaarde):

- de niet-herhaalde (eenmalige) aanpassingskosten in 2027 als gevolg van de noodzakelijke technische actualisering van het IT-platform en het testen van de uitwisseling van informatie over voertuigen tussen de lidstaten, geraamd op 200 000 EUR;
- de lopende aanpassingskosten (onderhoud en ondersteuning van het specifieke platform), geraamd op ongeveer 50 000 EUR per jaar voor interactieve uitwisseling van informatie tussen de autoriteiten van de lidstaten.

Voor de werkzaamheden op het vlak van de uitvoering van het pakket technische controles, met inbegrip van de daaropvolgende steun aan de lidstaten om het vereiste technische en digitale kader op te zetten, is een verhoging van de personele middelen met 1 FTE per jaar nodig vanaf 2027, voor een periode van ten minste drie jaar.

2. BEHEERSMAATREGELEN

2.1. Regels inzake het toezicht en de verslagen

De taken die rechtstreeks door DG MOVE worden uitgevoerd, volgen de jaarlijkse planning- en monitoringcyclus, zoals die wordt gevolgd in de Commissie en de uitvoerende agentschappen, met inbegrip van de verslaglegging over de resultaten via het jaarlijks activiteitenverslag van DG MOVE.

Wat betreft periodieke technische controles, delen de lidstaten overeenkomstig artikel 20 bis van de richtlijn betreffende de periodieke technische controle de Commissie via het online rapportageplatform⁵⁸ (“e-platform”) de gegevens mee die ze hebben verzameld over elk van de voorgaande drie kalenderjaren en over de voertuigen die op hun grondgebied zijn gecontroleerd. Die gegevens omvatten het volgende (per kalenderjaar):

- het aantal controlecentra per lidstaat;
- het totale aantal gecontroleerde voertuigen;
- het aantal gecontroleerde voertuigen per categorie;
- de gecontroleerde gebieden en de afgekeurde punten, overeenkomstig punt 3 van bijlage I;
- als voertuigen zijn getest die in een andere lidstaat zijn ingeschreven, het aantal, de categorie en het testresultaat van die voertuigen.

Wat betreft technische controles langs de weg, delen de lidstaten overeenkomstig artikel 20 bis van de richtlijn betreffende de technische controle langs de weg de Commissie via het online rapportageplatform (“e-platform”, zoals hierboven) de gegevens mee die ze hebben verzameld over elk van de voorgaande drie kalenderjaren en over de voertuigen die op hun grondgebied zijn gecontroleerd. Die gegevens omvatten het volgende (per kalenderjaar):

- het totale aantal gecontroleerde voertuigen;
- het aantal gecontroleerde voertuigen per categorie;
- het land waar elk gecontroleerd voertuig is ingeschreven;
- in geval van nadere controles, de gecontroleerde gebieden en de afgekeurde punten, overeenkomstig bijlage IV, punt 10;
- de resultaten van de overeenkomstig artikel 4 bis uitgevoerde teledetectiemetingen.

De nieuwe verslagperiode van de lidstaten wordt van de huidige twee jaar verlengd tot drie jaar om de administratieve last voor de nationale autoriteiten te helpen

⁵⁸ Verordening (EU) 2018/1999 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 inzake de governance van de energie-unie en van de klimaatactie, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 663/2009 en (EG) nr. 715/2009 van het Europees Parlement en de Raad, Richtlijnen 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU en 2013/30/EU van het Europees Parlement en de Raad, Richtlijnen 2009/119/EG en (EU) 2015/652 van de Raad, en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 525/2013 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 1).

verminderen. Het e-platform heeft tot doel de automatische bundeling van gegevens door middel van specifieke rapportagekenmerken te vergemakkelijken.

2.2. Beheers- en controlesystemen

2.2.1. Rechtvaardiging van de voorgestelde wijzen van uitvoering van de begroting, uitvoeringsmechanismen voor financiering, betalingsvoorwaarden en controlestrategie

De uitvoering van de richtlijn zal worden beheerd door de eenheid binnen DG MOVE die belast is met het beleidsterrein

De uitgaven zullen worden uitgevoerd onder direct beheer, met volledige toepassing van de bepalingen van het Financieel Reglement. De controlestrategie voor aanbestedingen en subsidies in DG MOVE omvat specifieke juridische, operationele en financiële ex-antecontroles van de procedures (inclusief, voor aanbestedingen, een toetsing door de raadgevende commissie voor aankopen en overeenkomsten) en van de ondertekening van contracten en overeenkomsten. Bovendien zijn uitgaven voor de aankoop van goederen en diensten onderworpen aan controles vooraf en, indien nodig, controles achteraf en financiële controles.

2.2.2. Informatie over de vastgestelde risico's en het systeem of de systemen voor interne controle die zijn opgezet om die risico's te beperken

Wat de uitvoering van de taken in verband met het opzetten van het mechanisme betreft, houden de geïdentificeerde risico's verband met het gebruik van aanbestedingsprocedures: vertragingen, beschikbaarheid van gegevens, tijdige informatie voor de markt enz. Die risico's worden gedekt door het Financieel Reglement en worden beperkt door de door DG MOVE uitgevoerde reeks interne controles voor aanbestedingen van deze waarde.

2.2.3. Raming en motivering van de kosteneffectiviteit van de controles (verhouding tussen de controlekosten en de waarde van de desbetreffende financiële middelen) en evaluatie van het verwachte foutenrisico (bij betaling en bij afsluiting)

De gevraagde extra middelen zijn bestemd voor de modernisering en het onderhoud van het IT-systeem. Met betrekking tot de controleactiviteiten in verband met de IT-systemen die worden ontwikkeld of beheerd door het directoraat dat verantwoordelijk is voor het voorstel, houdt het IT-stuurcomité regelmatig toezicht op de databanken van de directoraten en de geboekte vooruitgang, rekening houdend met de vereenvoudiging en kostenefficiëntie van de IT-middelen van de Commissie.

DG MOVE brengt jaarlijks, in zijn jaarlijks activiteitenverslag, verslag uit over de kosten van de controle van zijn activiteiten. Het risicoprofiel en de kosten van controles voor aanbestedingsactiviteiten zijn in overeenstemming met de vereisten.

2.3. Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden

De reguliere preventie- en beschermingsmaatregelen van de Commissie zijn van toepassing zijn, namelijk:

- Betalingen voor diensten worden door het personeel van de Commissie gecontroleerd alvorens de betaling wordt gedaan, rekening houdend met eventuele contractuele verplichtingen, economische beginselen en goede financiële of beheerspraktijken. Alle overeenkomsten en contracten tussen de

Commissie en de ontvangers van eventuele betalingen zullen antifraudebepalingen (toezicht, verslagleggingsvereisten enz.) bevatten.

- Om fraude, corruptie en andere onrechtmatige activiteiten te bestrijden, zijn de bepalingen van Verordening (EU, Euratom) nr. 883/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 25 mei 1999 betreffende onderzoeken door het Europees Bureau voor fraudebestrijding (OLAF) onverminderd van toepassing.

DG MOVE heeft in 2020 een herziene fraudebestrijdingsstrategie vastgesteld. De fraudebestrijdingsstrategie van DG MOVE is gebaseerd op de fraudebestrijdingsstrategie van de Commissie en een specifieke risicobeoordeling die intern wordt uitgevoerd om na te gaan welke domeinen het meest kwetsbaar zijn voor fraude, welke controles er al bestaan en welke acties nodig zijn om DG MOVE beter in staat te stellen fraude te voorkomen, op te sporen en te corrigeren.

De contractuele bepalingen die voor openbare aanbestedingen gelden, waarborgen dat controles en inspecties ter plaatse kunnen worden uitgevoerd door de diensten van de Commissie, waaronder OLAF, met gebruik van de door OLAF aanbevolen standaardbepalingen.

3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

3.1. Rubrieken van het meerjarig financieel kader en betrokken begrotingsonderdelen voor uitgaven

- Bestaande begrotingsonderdelen

In volgorde van de rubrieken van het meerjarig financieel kader en de begrotingsonderdelen.

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Begrotingsonderdeel	Soort uitgave	Bijdrage			
	Nummer	GK/NGK ⁵⁹	van EVA-landen ⁶⁰	van kandidaat-lidstaten en potentiële kandidaten ⁶¹	van andere derde landen	andere bestemmingsontvangsten
01	02.20.04.01	GK	NEE	NEE	NEE	NEE

- Te creëren nieuwe begrotingsonderdelen

In volgorde van de rubrieken van het meerjarig financieel kader en de begrotingsonderdelen.

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Begrotingsonderdeel	Soort uitgave	Bijdrage			
	Nummer	GK/NGK	van EVA-landen	van kandidaat-lidstaten en potentiële kandidaten	van andere derde landen	andere bestemmingsontvangsten
	[XX.YY.YY.YY]	GK/NGK	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE
	[XX.YY.YY.YY]	GK/NGK	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE
	[XX.YY.YY.YY]	GK/NGK	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE

⁵⁹ GK = gesplitste kredieten/NGK = niet-gesplitste kredieten.

⁶⁰ EVA: Europese Vrijhandelsassociatie.

⁶¹ Kandidaat-lidstaten en, in voorkomend geval, potentiële kandidaten van de Westelijke Balkan.

3.2. Geraamde financiële gevolgen van het voorstel inzake kredieten

3.2.1. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de beleidskredieten

- ☐ Voor het voorstel/initiatief zijn geen beleidskredieten nodig
- ☒ Voor het voorstel/initiatief zijn beleidskredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven

3.2.1.1. Kredieten uit goedgekeurde begroting

In miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Nummer 01	Eengemaakte markt, innovatie en digitaal beleid
---	--------------	---

DG: MOVE			Jaar 2024	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027 ⁶²	TOTAAL MFK 2021- 2027
Beleidskredieten							
Begrotingsonderdeel 02 20 04 01	Toezeggingen/Verbintenissen	(1a)				0,25	0,250
	Betalingen	(2a)				0,25	0,250
Begrotingsonderdeel	Toezeggingen/Verbintenissen	(1b)					0,000
	Betalingen	(2b)					0,000
Uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten ⁶³							
Begrotingsonderdeel		(3)					0,000
TOTAAL kredieten voor DG MOVE	Toezeggingen/Verbintenissen	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
	Betalingen	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
			Jaar 2024	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	TOTAAL MFK 2021- 2027

⁶² Het jaar 2027 is het jaar waarin met de uitvoering van het voorstel/initiatief wordt begonnen. Voor de daaropvolgende jaren worden de lopende aanpassingskosten geraamd op 0,05 miljoen EUR, zonder vooruit te lopen op het volgende MFK.

⁶³ Technische en/of administratieve bijstand en uitgaven ter ondersteuning van de uitvoering van programma's en/of acties van de EU (vroegere "BA"-onderdelen), onderzoek onder contract, eigen onderzoek.

TOTAAL	beleidskredieten	Toezeggingen/Verbintenissen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
		Betalingen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
TOTAAL uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten			(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAAL kredieten onder RUBRIEK 1		Toezeggingen/Verbintenissen	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
	van het meerjarig financieel kader	Betalingen	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
				Jaar 2024	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	TOTAAL MFK 2021- 2027
• TOTAAL	beleidskredieten (alle beleidsrubrieken)	Toezeggingen/Verbintenissen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,250
		Betalingen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,250
• TOTAAL uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten (alle beleidsrubrieken)			(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAAL kredieten onder de rubrieken 1 tot en met 6	van het meerjarig financieel kader (referentiebedrag)	Toezeggingen/Verbintenissen	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
		Betalingen	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250

Rubriek van het meerjarig financieel kader		7	“Administratieve uitgaven”				
DG: MOVE			Jaar 2024	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027 ⁶⁴	TOTAAL MFK 2021- 2027
• Personele middelen			0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
• Andere administratieve uitgaven			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAAL DG MOVE		Kredieten	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188

TOTAAL kredieten onder RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader		(totaal vastleggingen = totaal betalingen)	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
---	--	---	-------	-------	-------	-------	-------

In miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

		Jaar 2024	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	TOTAAL MFK 2021- 2027
TOTAAL kredieten onder de RUBRIEKEN 1 tot en met 7	Toezeggingen/Verbintenissen	0,000	0,000	0,000	0,438	0,438
van het meerjarig financieel kader	Betalingen	0,000	0,000	0,000	0,438	0,438

⁶⁴ Het technische en digitale kader vereist extra personele middelen op het niveau van 1 FTE per jaar vanaf 2027. Voor de daaropvolgende jaren wordt daarmee niet vooruitgelopen op het volgende MFK.

3.2.2. Geraamde output, gefinancierd uit beleidskredieten (niet invullen voor gedecentraliseerde agentschappen)

Vastleggingskredieten, in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Vermeld doelstellingen en outputs ↓			Jaar 2024		Jaar 2025		Jaar 2026		Jaar 2027		Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)						TOTAAL	
	OUTPUTS																	
	Soort 65	Gem. kosten	Aantal	Koste n	Aantal	Koste n	Aantal	Koste n	Aantal	Koste n	Aantal	Koste n	Aantal	Koste n	Aantal	Koste n	Totaal aantal	Totale kosten
SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 1 ⁶⁶																		
- Output																		
- Output																		
- Output																		
Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 1																		
SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 2																		
- Output																		
Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 2																		
TOTAAL																		

⁶⁵ Outputs zijn de te verstrekken producten en diensten (bv. aantal gefinancierde studentenuitwisselingen, aantal km aangelegde wegen enz.).

⁶⁶ Zoals beschreven in punt 1.3.2 "Specifieke doelstellingen".

3.2.3. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de administratieve kredieten

- ☐ Voor het voorstel/initiatief zijn geen administratieve kredieten nodig
- ☒ Voor het voorstel/initiatief zijn administratieve kredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven

3.2.3.1. Kredieten uit goedgekeurde begroting

GOEDGEKEURDE KREDIETEN	Jaar	Jaar	Jaar	Jaar	TOTAAL 2021-2027
	2024	2025	2026	2027	
RUBRIEK 7					
Personele middelen	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
Andere administratieve uitgaven	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotaal RUBRIEK 7	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
Buiten RUBRIEK 7					
Personele middelen	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Andere administratieve uitgaven	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotaal buiten RUBRIEK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAAL	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188

De benodigde kredieten voor personeel en andere administratieve uitgaven zullen worden gefinancierd uit de kredieten van het DG die reeds voor het beheer van deze actie zijn toegewezen en/of binnen het DG zijn herverdeeld, eventueel aangevuld met middelen die in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure met inachtneming van de budgettaire beperkingen aan het beherende DG kunnen worden toegewezen.

3.2.4. Geraamde personeelsbehoeften

- ☐ Voor het voorstel/initiatief zijn geen personele middelen nodig
- ☒ Voor het voorstel/initiatief zijn personele middelen nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven

3.2.4.1. Gefinancierd uit goedgekeurde begroting

Raming in voltijdequivalenten (fte's)

GOEDGEKEURDE KREDIETEN	Jaar 2024	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027 ⁶⁷
• Posten opgenomen in de lijst van het aantal ambten (ambtenaren en tijdelijke functionarissen)				
20 01 02 01 (zetel en vertegenwoordigingen van de Commissie)	0	0	0	1
20 01 02 03 (EU-delegaties)	0	0	0	0
01 01 01 01 (onderzoek onder contract)	0	0	0	0
01 01 01 11 (eigen onderzoek)	0	0	0	0
Andere begrotingsonderdelen (te vermelden)	0	0	0	0
• Extern personeel (in fte's)				
20 02 01 (AC, END van de "totale financiële middelen")	0	0	0	0

⁶⁷ Het technische en digitale kader vereist extra personele middelen op het niveau van 1 FTE per jaar vanaf 2027. Voor de daaropvolgende jaren wordt daarmee niet vooruitgelopen op het volgende MFK.

20 02 03 (AC, AL, END en JPD in de EU-delegaties)		0	0	0	0
Admin. ondersteuning [XX.01.YY.YY]	- centrale diensten	0	0	0	0
	- EU-delegaties	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END – onderzoek onder contract)		0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END – eigen onderzoek)		0	0	0	0
Andere begrotingsonderdelen (te vermelden) – rubriek 7		0	0	0	0
Andere begrotingsonderdelen (te vermelden) – buiten rubriek 7		0	0	0	0
TOTAAL		0	0	0	1

Gezien de algemene gespannen situatie in rubriek 7, zowel wat het personeelsbestand als het niveau van de kredieten betreft, zullen de benodigde personele middelen worden gedekt door personeel van het DG dat reeds voor het beheer van de actie is toegewezen en/of binnen het DG of andere diensten van de Commissie is herverdeeld.

3.2.5. *Overzicht van het geschatte effect op met digitale technologie samenhangende investeringen*

Verplicht: in onderstaande tabel moet de beste schatting worden gegeven van de met digitale technologie samenhangende investeringen die uit het voorstel/initiatief voortvloeien.

De kredieten onder rubriek 7 moeten in uitzonderlijke gevallen in het desbetreffende onderdeel worden opgenomen, indien vereist voor de uitvoering van het voorstel/initiatief.

De kredieten onder de rubrieken 1 t/m 6 moeten worden weergegeven als “IT-beleidsuitgaven inzake operationele programma’s”. Deze uitgaven betreffen het operationele budget dat gebruikt moet worden voor hergebruik, koop of ontwikkeling van IT-platforms of tools die rechtstreeks verband houden met de uitvoering van het initiatief, alsook daarmee verband houdende investeringen (bv. licenties, studies, gegevensopslag enz.). De in deze tabel vermelde informatie moet in overeenstemming zijn met de gegevens in deel 4, “Digitale dimensies”.

TOTAAL Digitale en IT-kredieten	Jaar 2024	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	TOTAAL MFK 2021- 2027
RUBRIEK 7					
IT-uitgaven (algemeen)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotaal RUBRIEK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Buiten RUBRIEK 7					
IT-beleidsuitgaven inzake operationele programma's	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
Subtotaal buiten RUBRIEK 7	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
TOTAAL	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250

3.2.6. *Verenigbaarheid met het huidige meerjarig financieel kader*

Het voorstel/initiatief:

- ☒ kan volledig worden gefinancierd door middel vanerschikking binnen de relevante rubriek van het meerjarig financieel kader (MFK)
- ☐ vereist een beroep op de niet-toegewezen marge in de desbetreffende rubriek van het MFK en/of op de speciale instrumenten zoals gedefinieerd in de MFK-verordening
- ☐ vereist een herziening van het MFK

3.2.7. Bijdragen van derden

Het voorstel/initiatief:

- ☒ voorziet niet in medefinanciering door derden
- ☐ voorziet in medefinanciering door derden, zoals hieronder wordt geraamd

Kredieten in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

	Jaar 2024	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	Totaal
Medefinancieringsbron					
TOTAAL medegefinancierde kredieten					

3.3. Geraamde gevolgen voor de ontvangsten

- ☒ Het voorstel/initiatief heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten
- ☐ Het voorstel/initiatief heeft de hieronder beschreven financiële gevolgen:
 - ☐ voor de eigen middelen
 - ☐ voor overige ontvangsten
 - ☐ geef aan of de ontvangsten worden toegewezen aan de begrotingsonderdelen voor uitgaven

In miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Begrotingsonderdeel ontvangsten:	voor	Voor het lopende begrotingsjaar beschikbare kredieten	Gevolgen van het voorstel/initiatief ⁶⁸			
			Jaar 2024	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027
Artikel						

Vermeld voor de toegewezen ontvangsten de betrokken begrotingsonderdelen voor uitgaven.

Andere opmerkingen (bv. over de methode/formule voor de berekening van de gevolgen voor de ontvangsten of andere informatie).

⁶⁸ Voor traditionele eigen middelen (douanerechten en suikerheffingen) moeten nettobedragen worden vermeld, d.w.z. na aftrek van 20 % aan inningskosten.

4. DIGITALE DIMENSIES

4.1. Voorschriften met digitale relevantie

V1: Technisch certificaat in elektronische vorm eisen

- Richtlijn 2014/45/EU (periodieke technische controle), artikel 8, lid 2.
- Hoewel de huidige richtlijn betreffende de periodieke technische controle het gebruik van “elektronische” technische certificaten toestaat, moet een gecertificeerde afdruk worden afgegeven aan de persoon die het voertuig voor periodieke technische controle aanbiedt. De maatregel zal de verplichting beperken tot de afgifte van een elektronisch document, terwijl een afdruk uitsluitend wordt verstrekt als de persoon die het voertuig aanbiedt daarom vraagt.
- De uitwisseling van gegevens over de periodieke technische controle in het kader van V1 zal de handhavingsautoriteiten in staat stellen de status van in de EU ingeschreven voertuigen te controleren in het geval van een wegcontrole of met het oog op herinschrijving, zonder dat de eigenaar van het voertuig een afdruk van een certificaat hoeft over te leggen.
- Betrokken belanghebbenden: lidstaten, voertuigeigenaren.
- Beheer van bestaande nationale voertuigregisters en databanken voor periodieke technische controle.

V2: De registratie-instanties van andere EU-lidstaten elektronische toegang verlenen tot relevante gegevens, met inbegrip van in nationale databanken opgeslagen verslagen van periodieke technische controles, met behulp van een gemeenschappelijke interface

- Herzene Richtlijn 1999/37/EG (kentekenbewijzen van motorvoertuigen), artikel 15, Richtlijn 2014/45/EU (periodieke technische controle), artikel 16, en Richtlijn 2014/47/EU (technische controle langs de weg), artikel 18 bis.
- Op grond van deze maatregel moeten de lidstaten toegang verlenen aan andere lidstaten die voor voertuigen die op hun grondgebied zijn ingeschreven gegevens opvragen met betrekking tot de inschrijving, de periodieke technische controle en de geschiedenis van de kilometerstand.
- Betrokken belanghebbenden: de lidstaten, de Commissie.
- Om de uitwisseling van gegevens te vergemakkelijken, zouden de lidstaten op grond van de maatregel hun nationale databanken (voertuigregisters en gerelateerde databanken over de periodieke technische controle, naargelang het geval) moeten koppelen aan het bestaande MOVE-HUB-platform dat door de Commissie is ontwikkeld en wordt beheerd met het oog op de uitwisseling tussen de lidstaten van diverse informatie over wegvervoer.

V3: Invoering van de afgifte van kentekenbewijzen in digitaal formaat die de huidige papieren documenten (en smartcards) geleidelijk vervangen

- Herzene Richtlijn 1999/37/EG (kentekenbewijzen van motorvoertuigen), artikelen 2, 3 en 5, en bijlage III.
- Met de maatregel wordt de verplichting ingevoerd om standaard nieuwe kentekenbewijzen in digitaal formaat af te geven. De technische details van het digitale/mobiele kentekenbewijs zullen worden vastgesteld in een

uitvoeringshandeling en verwijzen naar de relevante ISO-normen zoals in het geval van het digitale rijbewijs. Net als bij het mobiele rijbewijs zal het digitale kentekenbewijs gebaseerd zijn op het eIDAS-initiatief.

- Betrokken belanghebbenden: lidstaten, voertuigeigenaren.
- De maatregel is van toepassing op alle voertuigcategorieën die in de lidstaten moeten worden ingeschreven. Met het oog op de identificatie van voertuigen in het wegverkeer en de herinschrijving moeten de lidstaten de digitale versie van het kentekenbewijs erkennen. Evenals de fysieke documenten zou het digitale kentekenbewijs worden gebruikt om de inschrijving van het voertuig te bevestigen, om bepaalde technische gegevens over het voertuig te controleren (de digitale versie zou meer gegevens kunnen bevatten dan de papieren versie) en om controle door de autoriteiten mogelijk te maken.

V4: Nieuwe gegevens toevoegen aan het voertuigregister – verplichte minimumreeks (waaronder: land van eerste inschrijving, inschrijvingsstatus, status van de periodieke technische controle, wijzigingen ten gevolge van ombouw)

- Herzene Richtlijn 1999/37/EG (kentekenbewijzen van motorvoertuigen), artikel 6, bijlage I en II.
- Dit zal voorzien in een minimumreeks verplichte gegevens die door de lidstaten moeten worden geregistreerd. Nieuwe gegevenselementen kunnen onder meer zijn: a. land waar het voertuig voor het eerst is ingeschreven; b. voertuigstatus (bv. uitgeschreven, tijdelijk uitgeschreven, geschorst, uitgevoerd, afgedankt, vernietigd); c. status van de periodieke technische controle (geslaagd zonder of met geringe gebreken, beperkte geldigheid met grote gebreken, afgekeurd – kritieke gebreken) en geldigheid van het technisch certificaat (inclusief vervaldatum), evenals de status van de batterij (voor EV's): batterij-identificatienummer; en informatie over reparatie of vervanging van de batterij; d. wijzigingen in de documentatie of ombouw – elke belangrijke vernieuwing van het voertuig die moet worden goedgekeurd en geregistreerd; e. voor een voertuig dat definitief is uitgeschreven, informatie over de redenen voor uitschrijving.
- Betrokken belanghebbenden: lidstaten, voertuigeigenaren.
- Beheer van bestaande nationale voertuigregisters en databanken voor periodieke technische controle.

V5: Registratie van kilometerstanden in nationale databanken

- Artikel 4 bis van Richtlijn 2014/45/EU (periodieke technische controle)
- De maatregel vereist dat dienstverleners die reparatie- of onderhoudswerkzaamheden aan een voertuig uitvoeren, de kilometerstand registreren in een speciale nationale databank of in het nationale voertuigregister. Voertuigfabrikanten moeten ook regelmatig kilometerstanden van hun verbonden voertuigen verstrekken. Het artikel schrijft ook voor dat de lidstaten de kilometerstand moeten delen met controleurs, de houder van het kentekenbewijs en de bevoegde autoriteiten in de lidstaten (zie V2).
- Betrokken belanghebbenden: lidstaten, reparateurs, werkplaatsen, voertuigfabrikanten, voertuigeigenaren en potentiële kopers.

V6: Mededeling door de lidstaten van informatie aan de Commissie

- Artikel 20 bis van Richtlijn 2014/45/EU (periodieke technische controle), artikel 16 van herziene Richtlijn 1999/37/EG (kentekenbewijzen van motorvoertuigen), artikel 20 van Richtlijn 2014/47/EU (technische controle langs de weg)
- Vergelijkbaar, maar eenvoudiger en minder frequent dan de huidige rapportageverplichting uit hoofde van de richtlijn betreffende technische controle langs de weg; de lidstaten zullen om de drie jaar een minimumreeks gegevens moeten verstrekken over periodieke technische controles, technische controles langs de weg en de herinschrijving van voertuigen. De lidstaten gebruiken daarvoor een gemeenschappelijk rapportageplatform in plaats van e-mails met bijgevoegde Excel-bestanden te versturen. Het rapportageformaat wordt vastgelegd in een door de Commissie vast te stellen uitvoeringshandeling.
- Betrokken belanghebbenden: lidstaten.

4.2. Gegevens

Op het niveau van de Commissie worden geen gegevens verzameld, afgezien van cumulatieve gegevens zoals verstrekt door de lidstaten (zie voor meer details V6 hierboven en punt 2.1 van deze verklaring over monitoring en rapportage). Die gegevens hebben betrekking op het aantal bij periodieke controles en controles langs de weg gecontroleerde voertuigen, het land van inschrijving en het aantal en de soorten gebreken.

Alle andere relevante vereisten (V1, V2, V3, V4 en V5 hierboven) zijn verenigbaar met de verordening betreffende één digitale toegangspoort door de onlinetoegang te vergemakkelijken tot informatie over voertuigen, de relevante administratieve procedures en diensten voor ondersteuning en probleemoplossing.

Ze dragen ook bij tot de doelstellingen van de datastrategie van de EU voor de ontwikkeling van Europese dataruimten voor overheidsdiensten die de handhaving van wetgeving, met inbegrip van verkeersveiligheids- en milieuwetgeving, kunnen ondersteunen.

De uitwisseling van informatie over technische controles en registratiegegevens moet worden afgestemd op de relevante regels voor gegevensbescherming (AVG).

Het eenmaligheidsbeginsel is gevolgd en de mogelijkheid om bestaande gegevens te hergebruiken is onderzocht.

4.3. Digitale oplossingen

Om de uitwisseling van gegevens te vergemakkelijken, zouden de lidstaten op grond van V2 hun nationale databanken (voertuigregisters en gerelateerde databanken over de periodieke technische controle, naargelang het geval) moeten koppelen aan het bestaande MOVE-HUB-platform dat door de Commissie is ontwikkeld en wordt beheerd met het oog op de uitwisseling tussen de lidstaten van diverse informatie over wegvervoer. Er hoeft geen extra software te worden ontwikkeld voor het verzamelen van berichtstatistieken. De MOVE-HUB kan ook worden gebruikt om de geschiedenis van de kilometerstand van een voertuig die overeenkomstig V5 is geregistreerd, mee te delen bij de herinschrijving van het voertuig in een andere lidstaat.

Voor andere vereisten (V1, V3, V4) is geen centrale oplossing nodig; ze worden gebaseerd op de bestaande nationale digitale oplossingen. Voor V5 moeten ofwel nationale

databanken worden opgezet (vergelijkbaar met het Belgische Car-Pass-systeem), ofwel de nationale voertuigregisters worden gebruikt om kilometerstanden te registreren.

Alle voorgestelde vereisten (V1, V2, V3, V4, V5 en V6) zijn in overeenstemming met het digitaal beleid (één digitale toegangspoort, dataverordening) en met de vereisten van het EU-kader voor cyberbeveiliging. Voor de gestelde vereisten is geen gebruik van AI-technologie gepland.

V6 zal gebruikmaken van het door de Commissie opgerichte onlineplatform (“e-platform”⁶⁹) om de communicatie tussen de Commissie en de lidstaten te vergemakkelijken.

Wat betreft zowel periodieke technische controles als controles langs de weg, delen de lidstaten de Commissie via het online rapportageplatform (“e-platform”) de gegevens mee over elk van de voorgaande drie kalenderjaren en over de voertuigen die op hun grondgebied zijn gecontroleerd.

De lidstaten moeten om de drie jaar verslag uitbrengen en het e-platform is bedoeld om de automatische verzameling van gegevens door middel van specifieke rapportagefuncties te vergemakkelijken.

4.4. Interoperabiliteitsbeoordeling

Volgens V2 moeten de lidstaten toegang verlenen aan andere lidstaten die voor voertuigen die op hun grondgebied zijn ingeschreven, gegevens opvragen met betrekking tot de inschrijving of de periodieke technische controle. Om de uitwisseling van gegevens te vergemakkelijken, zouden de lidstaten op grond van V2 hun nationale databanken (voertuigregisters en gerelateerde databanken over de periodieke technische controle, naargelang het geval) moeten koppelen aan het bestaande MOVE-HUB-platform dat door de Commissie is ontwikkeld en wordt beheerd met het oog op de uitwisseling tussen de lidstaten van diverse informatie over wegvervoer.

Wat betreft interoperabiliteit, zullen V1, V2, V3, V4 en V5 waarschijnlijk:

1. een positief effect op de juridische grensoverschrijdende interoperabiliteit hebben omdat ze een samenhangend rechtskader bieden voor het gebruik van en de toegang tot de genoemde certificaten en documenten over de grenzen heen;
2. een positief effect op semantische grensoverschrijdende interoperabiliteit hebben omdat ze een duidelijk kader bieden om een gemeenschappelijk formaat en gemeenschappelijke betekenis van de uitgewisselde gegevens te verduidelijken;
3. een positief effect op de technische grensoverschrijdende interoperabiliteit hebben omdat het bericht door zijn structuur geschikt zal zijn voor grensoverschrijdend gebruik. Dat effect wordt nog versterkt als de lidstaten besluiten gebruik te maken van de MOVE-HUB-oplossing, die al door de Commissie wordt aangeboden en door de lidstaten wordt gebruikt voor de uitwisseling van berichten. Als de lidstaten besluiten hun eigen systemen te ontwikkelen, moeten ze ervoor zorgen dat die de interoperabiliteit niet belemmeren;

⁶⁹ Verordening (EU) 2018/1999 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 inzake de governance van de energie-unie en van de klimaatactie, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 663/2009 en (EG) nr. 715/2009 van het Europees Parlement en de Raad, Richtlijnen 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU en 2013/30/EU van het Europees Parlement en de Raad, Richtlijnen 2009/119/EG en (EU) 2015/652 van de Raad, en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 525/2013 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 1).

4. een positief effect op de interoperabiliteit van de organisatie hebben omdat de lidstaten verplicht zijn hun processen op elkaar af te stemmen om het gebruik van en de toegang tot de genoemde certificaten en documenten over de grenzen heen mogelijk te maken.

4.5. Maatregelen ter ondersteuning van de digitale uitvoering

Om de vlotte uitvoering van de in punt 4.1 vastgestelde vereisten van digitaal belang te bevorderen, moeten uitvoeringshandelingen/gedelegeerde handelingen met het oog op de volgende doeleinden worden vastgesteld:

- specificatie van een minimumreeks technische gegevens die nodig zijn voor de uitvoering van periodieke technische controles en die kosteloos en onverwijld ter beschikking moeten worden gesteld van de bevoegde autoriteiten, die er vervolgens voor moeten zorgen dat de door hen gemachtigde controlecentra de nodige toegang hebben. Er moeten aanvullende technische voorschriften worden vastgelegd in een uitvoeringshandeling tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/621 van de Commissie;
- om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van het digitale technische certificaat te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden verleend om interoperabiliteitskenmerken en beveiligingsmaatregelen te specificeren die van toepassing zijn op de QR-codes die op technische certificaten worden ingevoegd;
- om grensoverschrijdende kwesties aan te pakken, moeten de lidstaten elkaar helpen bij de uitvoering van de Richtlijnen 2014/45/EU en 2014/47/EU. Daartoe zijn regels voor de uitwisseling van informatie en voertuiggegevens nodig om de juridische en technische status van een voertuig, de geschiedenis van de kilometerstand, de inhoud van technische certificaten en verslagen van technische controles langs de weg te controleren;
- voor de toepassing van de Richtlijnen 2014/45/EU en 2014/47/EU moeten de functies van MOVE-HUB worden uitgebreid om de noodzakelijke uitwisseling van informatie en voertuiggegevens mogelijk te maken, met name de specificatie van het formaat en de inhoud van de uit te wisselen informatie/gegevens. De lidstaten moeten hun elektronische systemen met informatie over technische certificaten en de geschiedenis van de kilometerstand aansluiten op het MOVE-HUB-systeem;
- zorgen voor eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van de rapportagevereisten door de lidstaten, die om de drie jaar verslag moeten uitbrengen over de uitvoering van Richtlijn 2014/45/EU en Richtlijn 2014/47/EU.