



Brussel, 24.4.2025  
COM(2025) 179 final

2025/0096 (COD)

Voorstel voor een

**RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**betreffende de kentekenbewijzen van voertuigen en voertuigregistratiegegevens die zijn  
opgenomen in nationale voertuigregisters en tot intrekking van Richtlijn 1999/37/EG  
van de Raad**

{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 vergezelt het voorstel voor een richtlijn tot intrekking en vervanging van Richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen<sup>(1)</sup>.

Het wegvervoer speelt een cruciale rol bij het verbinden van ondernemingen en consumenten in de hele EU, het vergemakkelijken van de handel en het ondersteunen van economische groei en 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 rijden met een te hoge snelheid, rijden onder invloed van alcohol of drugs, afgeleid rijden en diverse fouten van de bestuurder (zoals het verkeerd beoordelen van een situatie of rijden terwijl men vermoeid is). Andere oorzaken zijn de slechte staat of het slechte ontwerp van de infrastructuur (gladde oppervlakken, ontoereikende markeringen en slecht onderhoud) en gebreken aan voertuigen. Als gevolg van de EU-typegoedkeuringsvoorschriften en een goed ontwikkeld systeem van technische controles tijdens de levensduur van een voertuig, wordt slechts een klein percentage van de verkeersongevallen in de EU veroorzaakt door gebreken aan voertuigen. Dit betekent echter ook dat nog altijd vermijdbare ongevallen gebeuren als gevolg van gebreken aan voertuigen. De “Safe System”-benadering vereist actie op al deze fronten, waarbij wordt erkend dat de verschillende delen van het volledige systeem, met inbegrip van gebruikers, voertuigen, infrastructuur en respons in noodsituaties, samen één geheel vormen<sup>(2)</sup>.

Met dit initiatief wordt voortgebouwd op het pakket technische controles van 2014, dat bestaat uit de drie hieronder beschreven richtlijnen.

**Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad<sup>(3)</sup> betreffende de periodieke technische controle:** op grond van deze richtlijn moeten voertuigen die op de openbare weg worden gebruikt, periodiek worden getest om de naleving van een reeks minimumvoorschriften te waarborgen. De richtlijn 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 van het Europees Parlement en de Raad<sup>(4)</sup> betreffende de technische controle langs de weg:** deze richtlijn heeft een soortgelijk doel als Richtlijn 2014/45/EU, maar heeft betrekking op controles langs de weg van zware personen- en vrachtvoertuigen en aanhangwagens daarvan.

---

<sup>(1)</sup> PB L 138 van 1.6.1999, blz. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>.

<sup>(2)</sup> Europese Commissie (2020), directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer, “Next steps towards ‘Vision Zero’ — EU road safety policy framework 2021-2030”, Publicatiebureau, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/391271>.

<sup>(3)</sup> 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>).

<sup>(4)</sup> 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>).

## **Richtlijn 2014/46/EU van het Europees Parlement en de Raad<sup>(5)</sup> inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen.**

Het pakket technische controles van 2014 vormt een aanvulling op de veiligheids- en milieuvoorschriften waaraan voertuigen moeten voldoen om op de EU-wegen aan het verkeer te mogen deelnemen, in overeenstemming met de respectieve EU-typegoedkeuringsverordeningen<sup>(6)</sup> voor motorvoertuigen. Deze verordeningen bevatten ook de eisen inzake markttoezicht voor motorvoertuigen. Het pakket technische controles heeft echter een ander zwaartepunt. Terwijl de bepalingen inzake markttoezicht bedoeld zijn om ervoor te zorgen dat voertuigen nog steeds in overeenstemming zijn met de typegoedkeuringsvoorschriften wanneer zij in de handel worden gebracht en gedurende een beperkte periode daarna en gericht zijn op de verantwoordelijkheden van de fabrikant, is het pakket technische controles erop gericht te waarborgen dat de eigenaren ervoor zorgen dat de minimumnormen gedurende de gehele levensduur van het voertuig worden nageleefd. Terwijl voor markttoezicht een beperkt aantal voertuigen per model moet worden getest, moeten voor bijna alle ingeschreven voertuigen periodieke technische controles worden verricht. Daarom vormt het pakket technische controles een aanvulling op de wetgeving inzake markttoezicht door de verkeersveiligheid en de milieuprestaties van voertuigen tijdens hun levensduur te waarborgen.

Er rijden echter nog steeds onveilige voertuigen op de wegen in de EU, ondanks de herziening van het pakket technische controles in 2014, andere gerelateerde EU-wetgeving en verbeteringen op het gebied van voertuigtechnologie, waaronder systemen voor actieve veiligheid en intelligente rijhulp in nieuwe voertuigen. De richtlijnen die in het kader van het pakket technische controles van 2014 zijn vastgesteld, dragen niet doeltreffend bij tot de handhaving van de regels inzake grensoverschrijdend verkeer in de EU en de handel in voertuigen.

In de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit<sup>(7)</sup> werd opgeroepen tot aanpassingen van het wetgevingskader voor technische controles, om ervoor te zorgen dat voertuigen gedurende de gehele levensduur aan de emissie- en veiligheidsnormen voldoen en zo bij te dragen tot het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030<sup>(8)</sup> en de doelstellingen van de Europese Green Deal.

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 vergemakkelijken. Wat met name het wetgevingskader voor kentekenbewijzen van voertuigen en inschrijvingsgegevens betreft, moet het volledige potentieel van het kader voor technische controles worden ontsloten door de elektronische opslag en de uitwisseling van relevante gegevens over de voertuigidentificatie en -status te verbeteren, waardoor het gebrek aan beschikbaarheid van dergelijke gegevens zal worden aangepakt en de wederzijdse erkenning door de handhavingsinstanties zal worden verbeterd. Bovendien zullen het waarborgen van nauwkeurigere statusgegevens (zoals de kilometerstand) en het efficiënter uitwisselen van informatie tussen de lidstaten het ook eenvoudiger maken om voertuigen met gemanipuleerde kilometertellers te identificeren.

---

<sup>(5)</sup> 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>).

<sup>(6)</sup> Zie bv. <https://eur-lex.europa.eu/NL/legal-content/summary/eu-approval-and-market-surveillance-measures-for-motor-vehicles-and-their-trailers.html>.

<sup>(7)</sup> COM(2020) 789 final, EUR-Lex — 52020DC0789 — NL — EUR-Lex (europa.eu).

<sup>(8)</sup> [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0021.02/DOC\\_2&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0021.02/DOC_2&format=PDF).

Meer gedetailleerde informatie over de wijze waarop deze doelstellingen en hieraan gerelateerde problemen met het initiatief worden aangepakt, is opgenomen in hoofdstuk 3.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

De voorgestelde herziening van het pakket technische controles en met name van het EU-wetgevingskader voor kentekenbewijzen van voertuigen, is in overeenstemming met de doelstellingen van het **EU-beleidskader voor verkeersveiligheid**. Door het aantal dodelijke slachtoffers terug te dringen, zal hiermee worden bijgedragen tot de verwezenlijking van de doelstelling om het aantal doden en zwaargewonden tegen 2030 met 50 % te verminderen. Met de voorgestelde herziening zal ook worden gezorgd voor afstemming op de richtlijnen die zijn aangenomen in het kader van het pakket verkeersveiligheid, dat wil zeggen het **voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende het rijbewijs<sup>(9)</sup> en Richtlijn (EU) 2024/3237 van het Europees Parlement en de Raad ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen<sup>(10)</sup>**. Deze richtlijnen bevatten de regels inzake kentekenbewijzen van voertuigen, de mogelijke toekomstige digitalisering van documenten en de uitwisseling van voertuigerelateerde informatie tussen de lidstaten met het oog op handhaving. Het voorstel is ook afgestemd op de voorschriften voor de **wetgeving inzake autowrakken** door de inschrijvingsinstanties van andere lidstaten elektronische toegang tot gegevens te bieden en door nieuwe gegevens toe te voegen aan het voertuigregister, met inbegrip van gegevens over autowrakken.

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

De herziening van het pakket technische controles, en met name van het EU-wetgevingskader voor kentekenbewijzen van voertuigen, is in overeenstemming met de **verordening betreffende één digitale toegangspoort<sup>(11)</sup>**, door de onlinetoegang tot voertuigerelateerde informatie, de relevante administratieve procedures en diensten voor ondersteuning en probleemoplossing te vergemakkelijken. Met de herziening wordt bovendien bijgedragen tot de doelstellingen van de **datastrategie van de EU** voor de ontwikkeling van Europese dataruimten voor overheidsdiensten waarmee de handhaving van wetgeving, met inbegrip van verkeersveiligheids- en milieuwetgeving, kan worden ondersteund. De regels inzake de bescherming van persoonsgegevens, en met name Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad (algemene verordening gegevensbescherming)<sup>(12)</sup>, zullen van toepassing zijn op de uitwisseling van informatie over kentekenbewijzen en technische

---

<sup>(9)</sup> Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende het rijbewijs, tot wijziging van Richtlijn (EU) 2022/2561 van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EU) 2018/1724 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EU) nr. 383/2012 van de Commissie (COM(2023) 127 final).

<sup>(10)</sup> 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](https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/european-commission-proposes-updated-requirements-driving-licences-and-better-cross-border-2023-03-01_en).

<sup>(11)</sup> 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>).

<sup>(12)</sup> 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 (algemene verordening gegevensbescherming) (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

certificaten van voertuigen, alsook de daarmee verband houdende voertuigregistratiegegevens.

Het initiatief is afgestemd op Verordening (EU) 2023/854 van het Europees Parlement en de Raad (de **dataverordening**<sup>(13)</sup>), waarbij de relevante datasets worden geharmoniseerd en een doeltreffende niet-discriminerende en veilige toegang voor aftermarket- en mobiliteitsdiensten wordt gewaarborgd.

**De EU-wetgeving inzake tolheffing**<sup>(14)</sup> is ook gebaseerd op de geharmoniseerde Uniecodes die momenteel zijn vastgesteld in Richtlijn 1999/37/EG, die voor het laatst (enigszins) zijn gewijzigd in het kader van de herziening van de regels inzake wegbeprijzing (Eurovignetrichtlijn)<sup>(15)</sup>.

Tot slot is in het **EU-besluit over het beleidsprogramma voor het digitale decennium tot 2030**<sup>(16)</sup> bepaald dat het Europees Parlement, de Raad, de Commissie en de lidstaten moeten samenwerken om de digitale doelstellingen in de EU tegen 2030 te halen. Dit omvat een doelstelling voor de digitalisering van overheidsdiensten. 100 % van de belangrijke overheidsdiensten moet online beschikbaar zijn en in voorkomend geval moeten burgers en bedrijven in de EU zich online tot de overheid kunnen wenden.

## 2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

### • Rechtsgrondslag

De rechtsgrondslag van dit voorstel is artikel 91, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU). 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 veiligheid van het verkeer, kunnen verbeteren.

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

De EU is op grond van Richtlijn 1999/37/EG al bevoegd op het gebied van kentekenbewijzen van voertuigen en voertuigregistratiegegevens. Sinds de vaststelling van deze richtlijn zijn op EU-niveau verschillende maatregelen op dit gebied ingevoerd. De meest recente wijzigingen werden doorgevoerd met de vaststelling van het pakket technische controles van 2014 en met bepaalde wijzigingen van Uniecodes bij Richtlijn (EU) 2022/362. De nieuwe voorschriften die met dit voorstel moeten 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 reeds bestaande kader voor kentekenbewijzen van voertuigen, registratiegegevens en technische controles, alleen op EU-niveau naar behoren worden verwezenlijkt.

---

<sup>(13)</sup> 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>).

<sup>(14)</sup> Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (PB L 91 van 29.3.2019, blz. 45, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>).

<sup>(15)</sup> Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan voertuigen (PB L 69 van 4.3.2022, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

<sup>(16)</sup> 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>).

Aangezien het wegvervoer en de auto-industrie internationale sectoren zijn, is het veel efficiënter en doeltreffender om de problemen op EU-niveau aan te pakken dan op nationaal niveau. Hoewel de nationale praktijken van oudsher verschillen, zijn een bepaald minimumniveau van harmonisatie op het gebied van de inschrijving van voertuigen en gezamenlijk overeengekomen oplossingen voor de uitwisseling van voertuiggegevens tussen de lidstaten doeltreffender dan meerdere ongecoördineerde nationale oplossingen. Het coördineren van de voorwaarden voor toegang tot en uitwisseling van voertuiggegevens op EU-niveau is niet alleen efficiënter dan bilaterale overeenkomsten en onderhandelingen met individuele fabrikanten, maar zorgt ook voor een gelijk speelveld tussen de lidstaten.

De nationale autoriteiten en deskundigen uit de sector zijn het er op grote schaal over eens dat de huidige richtlijn niet langer in overeenstemming is met de meest recente ontwikkelingen op het gebied van regelgeving en technologie. Zonder EU-optreden zouden verschillende oplossingen op versnipperde wijze worden toegepast, wat zou leiden tot nog grotere verschillen in de veiligheids- en milieuprestaties van voertuigen dan nu het geval is. Dit zou de eengemaakte markt kunnen verstoren en verdere belemmeringen voor het vrije verkeer kunnen opwerpen. Met het initiatief wordt daarom tegemoetgekomen aan de veiligheids- en milieubeschermingsbehoeften die “relevant voor de Unie” zijn.

- **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 verwezenlijken, namelijk de verkeersveiligheid verbeteren, bijdragen tot duurzame mobiliteit en het vrije verkeer van personen en goederen in de EU bevorderen.

In het algemeen is het toepassingsgebied van het voorstel beperkt tot wat het best op EU-niveau kan worden bereikt wat betreft het harmoniseren van kentekenbewijzen van voertuigen en het vinden van gemeenschappelijke oplossingen om te zorgen voor een efficiënte uitwisseling van en toegang tot voertuiggegevens.

Bovendien maakt de keuze voor een richtlijn het mogelijk de doelstellingen te verwezenlijken door de volgende logische stap te zetten in het proces van geleidelijke harmonisatie op dit gebied. De lidstaten krijgen ook voldoende speelruimte om de wijzigingen door te voeren op een manier die aansluit bij hun specifieke nationale context. Deze keuze om minimumvoorschriften in te voeren in plaats van een uniforme aanpak te gebruiken, zal de sector ook in staat stellen de efficiëntste technische oplossingen te ontwikkelen die in dit voortdurend evoluerende gebied vereist zijn.

- **Keuze van het instrument**

Omdat Richtlijn 1999/37/EG verouderd is en niet is herschikt, is een volledige herziening van de richtlijn, door deze in te trekken en te vervangen, de meest geschikte juridische oplossing om een duidelijke en coherente juridische formulering te waarborgen.

### **3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING**

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

In 2023 heeft de Commissie een evaluatie van het pakket technische controles van 2014 als geheel uitgevoerd, waarbij zij de relevantie, de meerwaarde van de EU, de samenhang, de doeltreffendheid en de efficiëntie ervan beoordeelde. De conclusie van de evaluatie luidde dat

de doelstellingen van het pakket technische controles gedeeltelijk werden gerealiseerd, doordat het pakket bijdroeg tot een betere verkeersveiligheid en tot een lagere uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door het wegvervoer. Voertuigen met gebreken worden misschien nog niet altijd opgespoord, aangezien sommige categorieën voertuigen in sommige lidstaten niet worden onderworpen aan periodieke technische controles of technische controles langs de weg, of omdat de frequentie of de omvang van de controles niet is aangepast aan de hogere veiligheids- en milieurisico's van die voertuigen. Vanwege de vastgestelde tekortkomingen in het huidige pakket technische controles moeten de richtlijnen worden aangepast, zodat niet alleen de huidige behoeften maar ook toekomstige uitdagingen worden aangepakt.

De conclusies van de evaluatie worden hieronder uiteengezet.

1. Het pakket technische controles is niet aangepast aan de nieuwste technologieën, zoals geavanceerde rijhulpsystemen en elektronische veiligheidsfuncties. Het omvat geen specifieke controleprotocollen om de naleving en het onderhoud van elektrische, hybride en waterstofvoertuigen, met inbegrip van software-updates, te waarborgen. De technische controles moeten worden geactualiseerd om belangrijke veiligheidsgerelateerde gegevens efficiënt te verkrijgen en toezicht te houden op nieuwe sensoren en functies.
2. Wat emissies betreft, moeten sommige tests en apparaten voor periodieke technische controles worden aangepast, aangezien hiermee niet langer fouten in verband met de emissies kunnen worden opgespoord in de meest recente voertuigen met een verbrandingsmotor. De opaciteitsmeting is achterhaald omdat hiermee geen diesellootvoertuigen kunnen worden opgespoord met defecte deeltjesfilters of een gemanipuleerde katalysator, waarmee hoge emissies van deeltjes (PN) en stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) worden veroorzaakt. In plaats daarvan moeten NO<sub>x</sub>- en PN-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 geweest. Hoewel elektronische gegevensuitwisseling tussen de instanties van de lidstaten in de wetgeving als een mogelijkheid wordt genoemd, maken niet alle lidstaten daarvan gebruik. De harmonisatie van kentekenbewijzen van voertuigen heeft het voor mensen weliswaar gemakkelijker gemaakt om voertuigen uit andere lidstaten en de Europese Economische Ruimte in te schrijven, maar het digitaliseringsproces kan nog worden verbeterd. Herinschrijving kan nog steeds een omslachtig proces zijn en er is ruimte om de wederzijdse erkenning van periodieke technische controles tussen de lidstaten te verbeteren.
4. Met het pakket technische controles moeten de voordelen van de digitale gegevensuitwisseling beter worden benut en moeten voertuigdocumenten verder worden geharmoniseerd om de administratieve lasten en kosten te verminderen. Daarnaast zouden digitale kentekenbewijzen van voertuigen de digitalisering van voertuigregistratie- en gegevensbeheerprocessen verder kunnen vergemakkelijken en de kosten kunnen verlagen.
5. De samenhang tussen het pakket technische controles en de relevante EU-instrumenten zou kunnen worden verbeterd door veiligheidsrelevante voertuiggegevens en de daarmee verband houdende verantwoordelijkheden voor fabrikanten tijdens de levenscyclus van het voertuig te standaardiseren. Het verduidelijken van de verantwoordelijkheden en het invoeren van de verplichting om relevante informatie beschikbaar te stellen voor periodieke technische controles in alle lidstaten, zou de onzekerheid en de tijd die wordt besteed aan het zoeken naar informatie kunnen verminderen, wat de algehele nauwkeurigheid en efficiëntie van controles

zou kunnen verbeteren. Het pakket technische controles moet ook beter worden afgestemd op Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad<sup>(17)</sup>.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

De raadpleging had twee doelstellingen. De eerste bestond in het beoordelen van de prestaties van het pakket technische controles als geheel aan de hand van de vijf evaluatiecriteria, het vaststellen van mogelijke problemen met het bestaande rechtskader en het trekken van lessen voor toekomstige maatregelen op basis daarvan. De tweede doelstelling was samen met belanghebbenden het inzicht van de Commissie in de betreffende kwesties te valideren, een lijst van mogelijke beleidsmaatregelen op te stellen en de waarschijnlijke gevolgen daarvan voor de verschillende categorieën belanghebbenden te beoordelen. In het kader van de raadplegingen werden ook gegevens verzameld met betrekking tot de verwachte kosten en baten van de ontwerpbeleidsmaatregelen. Deze gegevens hielpen ook bij de opsporing van hiaten in de logica achter het optreden of gebieden die nadere aandacht vereisen. De raadplegingsactiviteiten bestonden uit openbare raadplegingen (aan de hand van een aanvangseffectbeoordeling en een openbare raadpleging op de website “Geef uw mening” van de Commissie) en gerichte raadplegingen, waaronder enquêtes en interviews. De gerichte raadplegingsactiviteiten werden gedurende het gehele evaluatie- en effectbeoordelingsproces uitgevoerd en hadden betrekking op alle relevante aspecten. De enquêtes en interviews waren gericht op het opstellen van de verschillende beleidsmaatregelen om de in het kader van de herziening van het pakket technische controles vastgestelde doelstellingen te verwezenlijken, met name om de kosten en het potentiële effect van deze maatregelen vast te stellen en te kwantificeren. De oorzaken van de problemen en de mogelijke beleidsmaatregelen van het pakket technische controles zijn uitvoerig besproken met belanghebbenden, bijvoorbeeld in de deskundigengroep inzake technische controles en kentekenbewijzen van voertuigen (RWEG), en konden ook worden vastgesteld dankzij de raadpleging van de belanghebbenden in het kader van de evaluatie.

Er is een breed scala aan belanghebbenden geraadpleegd, waaronder i) overheidsinstanties die belast zijn met verkeersveiligheid (met inbegrip van hun representatieve verenigingen, zoals EReg en CORTE), ii) brancheorganisaties en -ondernemingen (met inbegrip van hun representatieve organisaties, zoals CITA en EGEA, voertuigfabrikanten en leveranciers van voertuigonderdelen), iii) vertegenwoordigers van gebruikersgroepen, iv) onderzoeksorganisaties en ngo's op het gebied van verkeersveiligheid en v) het publiek.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Tijdens de voorbereidende werkzaamheden is een breed scala aan 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 vonden drie specifieke workshops plaats waar de leden van de deskundigengroep inzake technische controles en kentekenbewijzen van voertuigen de technische elementen van het voorstel

---

<sup>(17)</sup> 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>).



besproken. De Commissie heeft twee externe adviseurs gecontracteerd voor de uitvoering van specifieke studies ter ondersteuning van de evaluatie en de effectbeoordeling. Deze input werd aangevuld met ad-hocraadplegingen van deskundigen uit de sector en de eigen ervaring van de Commissie met het monitoren en uitvoeren van het pakket technische controles.

- **Effectbeoordeling**

Dit voorstel gaat vergezeld van een effectbeoordelingsrapport, dat ook betrekking heeft op de wijzigingen van de Richtlijnen 2014/45/EU en 2014/47/EU, waarvan op 20 november 2023 een ontwerp aan de Raad voor regelgevingstoetsing is voorgelegd. De Raad voor regelgevingstoetsing heeft op 15 december 2023 een positief advies met voorbehoud uitgebracht<sup>(18)</sup>. Het effectbeoordelingsrapport is dienovereenkomstig aangepast om tegemoet te komen aan de opmerkingen van de Raad voor regelgevingstoetsing. De geanalyseerde beleidsopties kunnen worden samengevat zoals hieronder beschreven.

Er zijn vier beleidsopties (BO1a, BO1b, BO2 en BO3) ontworpen om de problemen aan te pakken. Bij alle beleidsopties worden de periodieke technische controles aangepast aan elektrische voertuigen en worden via elektronische periodieke technische controles nieuwe controlepunten opgenomen (met inbegrip van het testen van de integriteit van de software van voor veiligheid en emissies relevante systemen). Zij omvatten ook nieuwe methoden voor emissietests voor deeltjes en NO<sub>x</sub>, die nodig zijn om de controles aan te passen aan nieuwere emissiebeheersingstechnologieën en om voertuigen met een hoge uitstoot te signaleren, met inbegrip van voertuigen die zijn gemanipuleerd. Alle beleidsopties vereisen een technische controle na elke belangrijke wijziging, bijvoorbeeld een wijziging van het aandrijfsysteem of de emissieklasse. In alle beleidsopties is het ook verplicht om het technisch certificaat te digitaliseren, nationale voertuigregisters aan elkaar te koppelen en de reeks geharmoniseerde voertuiggegevens in die registers uit te breiden. Ook moeten de lidstaten de kilometerstand registreren in nationale databanken en deze gegevens ter beschikking stellen van andere lidstaten wanneer een voertuig opnieuw wordt ingeschreven.

Naast de gemeenschappelijke maatregelen is beleidsoptie 1a gericht op een efficiënter gebruik van voertuiggegevens (met betrekking tot de inschrijving en status), met inbegrip van de afgifte van kentekenbewijzen in digitaal formaat. Beleidsoptie 1b is gericht op doeltreffendere technische controles met behulp van teledetectietechnologie, wat helpt bij het opsporen van voertuigen met een potentiële hoge uitstoot die i) onmiddellijk nadat zij zijn gesignaleerd een controle langs de weg moeten ondergaan of ii) worden uitgenodigd voor een emissietest in een technisch centrum. Met deze optie zou het ook mogelijk zijn om i) motorfietsen niet langer vrij te stellen van periodieke technische controles, ii) jaarlijkse emissietests van lichte bedrijfsvoertuigen te vereisen, iii) de controle van de wijze waarop lading is vastgezet verplicht te stellen en iv) verplichte jaarlijkse periodieke technische controles in te voeren voor voertuigen die ouder zijn dan tien jaar. Met BO1b zou het vrije verkeer van personen worden vergemakkelijkt door te eisen dat de lidstaat van inschrijving het door een andere lidstaat afgegeven certificaat van de periodieke technische controle voor een periode van maximaal zes maanden erkent, op voorwaarde dat de volgende periodieke technische controle wordt uitgevoerd in de lidstaat van inschrijving.

Bij beleidsoptie 2 worden de meeste in BO1a en BO1b voorgestelde maatregelen gecombineerd. Deze optie omvat een aanvullende maatregel inzake gegevensbeheer, met als doel de procedures en de middelen voor toegang tot technische informatie van voertuigen (met inbegrip van in voertuigen aanwezige gegevens) vast te stellen. Bij BO2 worden ook controles langs de weg voor lichte bedrijfsvoertuigen ingevoerd evenals, zoals bij BO1b, verplichte jaarlijkse periodieke technische controles voor voertuigen ouder dan tien jaar.

---

<sup>(18)</sup> Ares (2023)8616336.

Beleids optie 3 is de meest ambitieuze beleids optie, aangezien zij nog verder gaat wat betreft het harmoniseren van het toepassingsgebied en de methoden van technische controles en de wederzijdse erkenning van certificaten van periodieke technische controles. Naast de maatregelen van BO2, omvat BO3 i) een verdere uitbreiding van het toepassingsgebied van de periodieke technische controle tot alle motorfietsen, zonder uitzondering, en lichte aanhangwagens, ii) een uitbreiding van de controles langs de weg tot alle motorfietsen en iii) de verplichting voor de lidstaat van inschrijving om in een andere lidstaat afgegeven certificaten van periodieke technische controles zonder beperkingen te erkennen.

De conclusie van de effectbeoordeling is dat beleids optie 2 de voorkeursoptie vormt. Deze optie wordt geacht doeltreffend te zijn voor de verwezenlijking van de beoogde beleidsdoelstellingen, met een hoge efficiëntie en hoge nettovoordelen, alsook intern coherent en evenredig te zijn met de doelstellingen van het initiatief. Ze is ook in overeenstemming met het gevestigde nationale beleid op dit gebied.

De beleids opties zullen naar verwachting de **veerkeersveiligheid in de EU verbeteren** door voertuigen met grote en gevaarlijke gebreken doeltreffender te signaleren, wat zou moeten leiden tot een vermindering van het aantal verkeersongevallen als gevolg van technische gebreken. Als gevolg daarvan moet het aantal doden en ernstig en lichtgewonden afnemen. De beleids opties omvatten ook andere maatregelen die bijdragen tot de verkeersveiligheid en die betrekking hebben op een betere uitvoering en handhaving van de wetgeving inzake technische controles (zoals de uitwisseling van gegevens tussen de instanties 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 in vergelijking met het basisscenario, uitgedrukt als contante waarde in dezelfde periode. Alle beleids opties zullen ook **bijdragen tot duurzame mobiliteit** door de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en geluidsemissies te verminderen. Dit zal leiden tot een vermindering van de externe kosten van deze emissies: de besparingen in het kader van BO2 worden geraamd op 83,4 miljard EUR.

Alle beleids opties 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 naar verwachting minder doeltreffend zal zijn vanwege het ontbreken van maatregelen inzake mobiele kentekenbewijzen van voertuigen en aanvullende gegevens in het voertuigregister.

Wat het wegnemen van belemmeringen in verband met technische controles betreft, zal BO3 naar verwachting de meest doeltreffende optie zijn omdat de EU-brede erkenning van certificaten van periodieke technische controles wordt uitgebreid tot alle voertuigen, gevolgd door BO2 en BO1b (beperkte EU-brede erkenning van certificaten van periodieke technische controles). BO1a zal naar verwachting het minst doeltreffend zijn.

De veiligheid van voertuigen is een kernelement van de “Safe System”-benadering en een kernbeginsel van de Verklaring van Stockholm van de Verenigde Naties van 2020 over verkeersveiligheid<sup>(19)</sup>. Met het initiatief wordt ook bijgedragen tot duurzameontwikkelingsdoelstelling 3 van de VN (verzekeren een goede gezondheid en promoten welzijn voor alle leeftijden), met inbegrip van streefdoelen 3.6 (het aantal doden en gewonden in het verkeer halveren) en 3.9 (het aantal sterfgevallen en ziekten als gevolg van gevaarlijke chemische stoffen en de vervuiling en verontreiniging van lucht, water en bodem in

---

<sup>(19)</sup> <https://www.roadssafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>.

aanzienlijke mate verminderen). Het is ook in overeenstemming met de milieudoelstellingen van de Europese Green Deal en de Europese klimaatwet<sup>(20)</sup>.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

In het kader van het programma voor gezonde regelgeving (Refit)<sup>(21)</sup> draagt dit initiatief bij tot een grotere efficiëntie van de bestaande wetgeving door nationale databanken aan elkaar te koppelen om voertuiggegevens te helpen delen en er toegang toe te krijgen, in plaats van gebruik te maken van omslachtigere procedures. Met het initiatief zal fraude in verband met emissie- en veiligheidssystemen en manipulatie van kilometerstanden in gebruikte voertuigen naar verwachting aanzienlijk worden verminderd, met name bij grensoverschrijdende verkopen. Dit zou leiden tot aanzienlijke besparingen op externe kosten en tot vermeden kosten en schade voor consumenten.

Het initiatief omarmt het beginsel “standaard digitaal”<sup>(22)</sup> en bevordert waar mogelijk de digitale transformatie. Zo moet het verplichte elektronische formaat van kentekenbewijzen van voertuigen een positief effect hebben op de digitale transformatie in de EU. Voor het proces van herinschrijving besparen instanties en het publiek tijd en geld door af te stappen van de uitwisseling van informatie en gegevens via e-mail. Instanties en het publiek zullen ook tijd en geld besparen dankzij het mobiele kentekenbewijs, waardoor de toegang tot en de uitwisseling van relevante informatie gemakkelijker en sneller zullen verlopen.

Met het “one in, one out”-beginsel worden nieuwe lasten voor bedrijven en burgers die uit wetgevingsvoorstellen van de Commissie voortvloeien, gecompenseerd door een soortgelijke bestaande last op hetzelfde beleidsterrein weg te nemen. De vervanging van Richtlijn 1999/37/EG zal naar verwachting leiden tot administratieve kosten voor controlecentra en voertuigfabrikanten als gevolg van de maatregelen inzake gegevensbeheer. In totaal worden de eenmalige administratieve kosten voor het “one in, one out”-beginsel in de voorkeursoptie geraamd op 218 miljoen EUR in 2026 en de terugkerende administratieve kosten op 26,4 miljoen EUR per jaar.

- **Grondrechten**

Het voorstel handhaaft de volledige eerbiediging van 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<sup>(23)</sup>. De regels inzake kentekenbewijzen van voertuigen en voertuigregistratiegegevens zijn ook afgestemd op de toepasselijke EU-wetgeving inzake gegevensbescherming.

Het voorstel bevat maatregelen ter bestrijding van fraude met de kilometerteller, die zullen bijdragen tot een betere bescherming van de consument (artikel 38). De wederzijdse erkenning van technische certificaten en de digitalisering van het inschrijvingsproces (met inbegrip van de inschrijvingsbewijzen) zullen bijdragen tot de vrijheid van verkeer en verblijf (artikel 45). Maatregelen om ervoor te zorgen dat eigenaars van niet-gemanipuleerde

---

<sup>(20)</sup> 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 (“Europese klimaatwet”) (PB L 243 van 9.7.2021, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

<sup>(21)</sup> Werkprogramma van de Commissie voor 2023 — Belangrijkste documenten (europa.eu), bijlage II: Refit-initiatieven, titel A — Een Europese Green Deal.

<sup>(22)</sup> 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).

<sup>(23)</sup> [https://commission.europa.eu/aid-development-cooperation-fundamental-rights/your-fundamental-rights-eu\\_nl](https://commission.europa.eu/aid-development-cooperation-fundamental-rights/your-fundamental-rights-eu_nl).

voertuigen niet worden benadeeld ten opzichte van die van gemanipuleerde voertuigen, zullen bijdragen tot de gelijkheid voor de wet (artikel 3).

Tijdens de raadplegingen uitten sommige belanghebbenden hun bezorgdheid over de privacykwesties in verband met de gemeenschappelijke maatregelen voor elektronische technische certificaten en de toegang daartoe. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid heeft de automatische toegang tot certificaten via een gedeeld systeem aanzienlijke voordelen, met name wat betreft het vergemakkelijken van grensoverschrijdende controles en het verbeteren van het gebruiksgemak voor de consument. De invoering van een digitaal technisch certificaat vereist echter dat mogelijke privacyproblemen zorgvuldig worden onderzocht en dat robuuste privacybeschermingsmaatregelen worden vastgesteld.

#### **4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING**

De gevolgen voor de EU-begroting houden voornamelijk verband met de uitbreiding van de functies van het IT-systeem voor gegevensuitwisseling (MOVE-HUB) in verband met de herziening van het pakket technische controles. Dit omvat eenmalige aanpassingskosten en terugkerende updates en onderhoudskosten. Deze zijn nodig om nieuwe gegevenselementen toe te voegen aan de voertuigregisters en om elektronische toegang te verlenen tot bepaalde gegevens (met inbegrip van rapporten van periodieke technische controles die in nationale databanken zijn opgeslagen). De bijbehorende kosten worden geraamd op 0,2 miljoen EUR aan eenmalige kosten en 0,05 miljoen EUR per jaar aan terugkerende kosten.

#### **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 waarmee de vooruitgang bij de verwezenlijking van de operationele doelstellingen wordt gemeten. Om het succes van het initiatief te meten, worden de volgende operationele doelstellingen vastgesteld: i) de voertuigregisters van de lidstaten onderling verbinden via een gemeenschappelijke hub, ii) voertuigdocumenten digitaliseren en iii) het aantal defecte en gemanipuleerde voertuigen op de EU-wegen verminderen. De gegevens voor de beoordeling van deze operationele doelstellingen zullen gebaseerd zijn op regelmatige rapportage door de lidstaten en op ad-hocinspanningen op het gebied van gegevensverzameling, met inbegrip van het gebruik van systemen voor gegevensuitwisseling, zoals MOVE-HUB.

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

- **Artikelsgewijze toelichting**

Het voorstel voor een nieuwe richtlijn inzake kentekenbewijzen van voertuigen en in nationale voertuigregisters opgenomen voertuigregistratiegegevens is opgebouwd rond de belangrijkste beleidsdoelstellingen als bedoeld in hoofdstuk 1 van deze toelichting, die tot doel hebben 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 vergemakkelijken. De belangrijkste bepalingen van de richtlijn zijn de volgende:

Artikel 1 bevat een omschrijving van het onderwerp en het toepassingsgebied van de richtlijn door de gebieden te specificeren waarvoor in de richtlijn gemeenschappelijke regels worden vastgesteld.

In artikel 2 worden definities vastgesteld van bepaalde kernbegrippen die in het voorstel worden gebruikt.

Bij artikel 3 worden algemene regels ingevoerd die van toepassing zijn op kentekenbewijzen van voertuigen, met name door onderscheid te maken tussen fysieke en mobiele kentekenbewijzen van voertuigen.

Artikel 4 bevat gedetailleerde voorschriften voor fysieke kentekenbewijzen. Het voorziet in de afgifte van fysieke kentekenbewijzen in de vorm van een chipkaart. Artikel 4 voorziet ook in een QR-code op fysieke kentekenbewijzen, zodat de daarin vervatte informatie gemakkelijker en sneller kan worden gecontroleerd.

Artikel 5 bevat gedetailleerde voorschriften voor de invoering van mobiele kentekenbewijzen van voertuigen, met inbegrip van bepalingen met betrekking tot de Europese portemonnee voor digitale identiteit waarin Verordening (EU) nr. 910/2014 van het Europees Parlement en de Raad<sup>(24)</sup> voorziet. De technische specificaties voor mobiele kentekenbewijzen zijn opgenomen in bijlage III.

In artikel 6 worden de gegevens gespecificeerd die in de nationale voertuigregisters moeten worden geregistreerd (en up-to-date gehouden). Naast een specifieke reeks gegevens die in bijlage I zijn opgenomen, worden in dit artikel aanvullende gegevens gespecificeerd die in die voertuigregisters moeten worden opgenomen, waaronder het resultaat van verplichte periodieke technische controles, informatie over wijzigingen in de eigendom van voertuigen en informatie over de redenen voor de annulering van een voertuiginschrijving.

In artikel 7 wordt bepaald dat persoonsgegevens die worden gebruikt voor de verificatie van de inschrijvingsstatus van een voertuig, niet door de verificateur mogen worden bewaard, tenzij dit op grond van EU- of nationale wetgeving is toegestaan.

In artikel 8 wordt de elektronische registratie in nationale registers geregeld van de opschorting van de toelating tot het wegverkeer van een voertuig nadat het niet door een technische controle is gekomen. Het artikel bevat ook bepalingen inzake i) het opnieuw testen van dergelijke voertuigen, ii) de elektronische registratie in nationale registers van het einde van de opschorting van de toelating van een voertuig en iii) de annulering van de inschrijving van een als autowrak behandeld voertuig.

In artikel 9 wordt de wederzijdse erkenning vereist van fysieke en mobiele kentekenbewijzen van voertuigen om een voertuig in het internationale verkeer te signaleren of een voertuig in een andere lidstaat opnieuw in te schrijven.

Artikel 10 beschrijft de procedure voor de herinschrijving van voertuigen in een andere lidstaat, zowel voor gevallen waarin fysieke kentekenbewijzen van voertuigen zijn afgegeven als voor gevallen waarin mobiele kentekenbewijzen van voertuigen zijn afgegeven. Het bevat ook de procedures voor de intrekking van kentekenbewijzen.

Artikel 11 verplicht de lidstaten contactpunten aan te wijzen voor de uitwisseling van informatie met elkaar en met de Commissie, teneinde de goede werking van de richtlijn te vergemakkelijken.

De artikelen 12 en 13 bevatten standaardbepalingen waardoor de Commissie gedelegeerde handelingen tot wijziging van sommige bepalingen van de bijlagen kan vaststellen in geval van uitbreiding van de EU, wijzigingen van definities of de inhoud van certificaten van

---

<sup>(24)</sup> 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>).

overeenstemming in de EU-typegoedkeuringswetgeving, of ontwikkelingen van technische, operationele of wetenschappelijke aard.

Bij artikel 14 wordt een comité opgericht. In dat artikel zijn ook verwijzingen opgenomen naar 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<sup>(25)</sup>. Zo kan de Commissie waar nodig uitvoeringshandelingen vaststellen.

Op grond van artikel 15 moeten de lidstaten elkaar bijstaan bij de uitvoering van deze richtlijn, met name door toegang te verlenen tot relevante voertuigregistratiegegevens, met inbegrip van gegevens over technische controles en de opschorting van de toelating van voertuigen. Om deze uitwisseling van gegevens te vergemakkelijken, zullen de lidstaten worden verplicht hun registers te koppelen aan het MOVE-HUB-systeem van de Commissie, zodat deze informatie in realtime kan worden uitgewisseld.

Op grond van artikel 16 moeten de lidstaten om de drie jaar bepaalde gegevens aan de Commissie toezenden. De Commissie zal deze gegevens vervolgens naar het Europees Parlement en de Raad sturen.

Artikel 17 bevat een bepaling inzake de omzetting.

Artikel 18 bevat een standaardbepaling waarin de voorwaarden voor de intrekking van Richtlijn 1999/37/EG worden vastgesteld.

Artikel 19 bevat een standaardbepaling waarin de inwerkingtreding van de richtlijn wordt vastgesteld.

Artikel 20 bevat een standaardbepaling waarin wordt vastgesteld dat de richtlijn tot de lidstaten is gericht.

Bijlage I bevat de vereisten voor deel I van het kentekenbewijs, in papieren vorm en in de vorm van een chipkaart. Deze bijlage bevat de gegevens die moeten en kunnen worden opgenomen. Bijlage I bevat ook de specificaties voor het papieren formaat, met inbegrip van de papiergrootte, en de beveiligingskenmerken. Voor de chipkaart bevat bijlage I gedetailleerde technische vereisten (met inbegrip van beveiligingskenmerken, gegevensopslag en -bescherming, gegevensverificatie en opslagcapaciteit) en een lijst van de toepasselijke ISO-normen.

Bijlage II bevat de vergelijkbare vereisten voor deel II van het kentekenbewijs, wederom voor het fysieke formaat en de chipkaart.

Bijlage III bevat de specificaties voor de mobiele kentekenbewijzen, met inbegrip van de relevante ISO-norm, en de vereisten om mensen in staat te stellen het mobiele kentekenbewijs op te slaan en op te vragen in de Europese portemonnee voor digitale identiteit.

---

<sup>(25)</sup> PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>.

Voorstel voor een

## **RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**betreffende de kentekenbewijzen van voertuigen en voertuigregistratiegegevens die zijn opgenomen in nationale voertuigregisters en tot intrekking van Richtlijn 1999/37/EG van de Raad**

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 Comité<sup>(1)</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>(2)</sup>,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De inschrijving van een voertuig betekent dat een administratieve vergunning wordt verleend voor het gebruik ervan in het wegverkeer.
- (2) Bij Richtlijn 1999/37/EG van de Raad<sup>(3)</sup> zijn gemeenschappelijke normen voor de kentekenbewijzen van voertuigen voor de lidstaten vastgesteld. De richtlijn vereist ook dat de lidstaten elkaar helpen bij de uitvoering ervan en bepaalt dat dit kan gebeuren door voertuiggerelateerde informatie langs elektronische weg uit te wisselen, maar een dergelijke gegevensuitwisseling wordt niet daadwerkelijk verplicht gesteld, hetgeen de communicatie en uitwisseling van informatie tussen de lidstaten belemmert.
- (3) Om de controle en verificatie van kentekenbewijzen van voertuigen te vergemakkelijken, moeten de vorm en inhoud van die kentekenbewijzen verder worden geharmoniseerd.
- (4) De harmonisatie van de kentekenbewijzen en de uitwisseling van in het voertuigregister opgenomen informatie zullen ook de herinschrijving vergemakkelijken van voertuigen die eerder in een andere lidstaat zijn ingeschreven en zullen bijdragen tot de goede werking van de interne markt.
- (5) Om rekening te houden met de noodzaak van digitalisering, het concurrentievermogen van de Unie te versterken en de administratieve lasten te verminderen, moeten zowel fysieke als mobiele kentekenbewijzen worden geharmoniseerd. Dergelijke kentekenbewijzen moeten volledig gelijkwaardig zijn en precies dezelfde informatie bevatten.

---

<sup>(1)</sup> PB C, [...], [...], blz. [...].

<sup>(2)</sup> PB C, [...], [...], blz. [...].

<sup>(3)</sup> [Richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen \(PB L 138 van 1.6.1999, blz. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>\)](#).

- (6) Om informatie over fysieke kentekenbewijzen eenvoudiger en sneller te kunnen controleren, moeten de lidstaten een QR-code op kentekenbewijzen kunnen aanbrengen, ook op kentekenbewijzen in de vorm van een chipkaart. Het moet ook mogelijk zijn fysieke kentekenbewijzen in de vorm van een chipkaart met een microchip af te geven, mits bepaalde technische specificaties in acht worden genomen.
- (7) De digitale transformatie is een van de prioriteiten van de Unie. Het is belangrijk de resterende belemmeringen weg te nemen, met inbegrip van de administratieve lasten in verband met de herinschrijving van voertuigen. Die kunnen het vrije verkeer van personen belemmeren, evenals hun recht om vrij in de Unie te reizen en om in een andere lidstaat te verblijven dan die waar hun voertuig momenteel is ingeschreven. Daarom moeten vanaf [datum van inwerkingtreding + vier jaar] standaard mobiele kentekenbewijzen worden afgegeven, zonder afbreuk te doen aan het recht van de aanvrager om ook een fysiek kentekenbewijs aan te vragen. Om de interoperabiliteit van mobiele kentekenbewijzen in de hele Unie te waarborgen, moeten technische specificaties voor die kentekenbewijzen worden vastgesteld. Dat zal het ook mogelijk maken om de kentekenbewijzen van voertuigen te controleren en te verifiëren.
- (8) Om de kosten voor burgers en ondernemingen te beperken, moeten mobiele kentekenbewijzen kosteloos kunnen worden opgeslagen in de Europese portemonnees voor digitale identiteit, die worden aangeboden overeenkomstig Verordening (EU) nr. 910/2014 van het Europees Parlement en de Raad<sup>(4)</sup>.
- (9) Om grensoverschrijdend verkeer te vergemakkelijken, en met name de herinschrijving van voertuigen, moeten de lidstaten alle vereiste gegevens over alle op hun grondgebied ingeschreven voertuigen elektronisch registreren en te allen tijde actueel houden. Die gegevens zullen helpen de nauwkeurigheid van voertuigregisters te verbeteren, te zorgen voor een betere rechtshandhaving, fraude en diefstal van voertuigen te bestrijden, de uitwisseling van informatie tussen lidstaten te verbeteren, en de controle van de status van voor uitvoer bestemde voertuigen te vergemakkelijken.
- (10) Er moet worden gewaarborgd dat de verwerking van persoonsgegevens voor de uitvoering van deze richtlijn in overeenstemming is met het gegevensbeschermingskader van de Unie. Met name mogen persoonsgegevens die bij de verificatie van voertuigregistratiegegevens worden gebruikt, niet door de verificateur worden bewaard, tenzij die bewaring is toegestaan op grond van het Unie- of het nationale recht.
- (11) Technische controles maken deel uit van een breder regelgevingskader waarmee wordt gegarandeerd dat voertuigen tijdens het gebruik aan bepaalde veiligheids- en milieunormen blijven voldoen. Dit regelgevingskader voor technische controles vereist dat de vergunning voor het gebruik van een voertuig in het wegverkeer wordt opgeschort wanneer het voertuig een gevaar vormt voor de verkeersveiligheid. Om de administratieve lasten als gevolg van de opschorting te verminderen, hoeft er geen nieuw inschrijvingsproces te worden doorlopen wanneer de opschorting wordt opgeheven. Om ervoor te zorgen dat de registers nauwkeurig en actueel zijn, moet de opschorting, wanneer de vergunning voor het gebruik van een voertuig op de openbare weg na een technische controle is opgeschort, ook elektronisch in het register worden

---

<sup>(4)</sup> 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>).



opgenomen totdat het voertuig met goed gevolg een nieuwe technische controle heeft ondergaan.

- (12) Om ervoor te zorgen dat voertuigregisters nauwkeurig en actueel zijn, moet de inschrijving van een voertuig dat is behandeld als autowrak overeenkomstig Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>(5)</sup>, definitief worden geannuleerd en moet die informatie worden toegevoegd aan het elektronisch register.
- (13) Met het oog op de identificatie van een voertuig in het wegverkeer moeten de lidstaten gedurende een overgangsperiode kunnen verlangen dat de bestuurder deel I van het fysieke kentekenbewijs bij zich heeft. Daarna moeten de lidstaten daartoe zowel fysieke als mobiele kentekenbewijzen aanvaarden.
- (14) Bij de herinschrijving van een eerder in een andere lidstaat ingeschreven voertuig moeten de bevoegde instanties gedurende een overgangsperiode verlangen dat deel I van het fysieke kentekenbewijs wordt overgelegd. Om het vrije verkeer van personen te vergemakkelijken en de administratieve lasten te verminderen, moeten de bevoegde instanties tijdens die periode echter ook kunnen aanvaarden dat het mobiele kentekenbewijs wordt overgelegd, indien het is afgegeven. Na de overgangsperiode moeten de bevoegde instanties bij de herinschrijving van een eerder in een andere lidstaat ingeschreven voertuig zowel deel I van het fysieke kentekenbewijs als de overlegging van het mobiele kentekenbewijs aanvaarden.
- (15) Om ervoor te zorgen dat de voertuigregisters nauwkeurig en actueel zijn, moeten de bevoegde instanties bij de herinschrijving van een voertuig bij de lidstaat van inschrijving nagaan in welk formaat/welke formaten het kentekenbewijs is afgegeven. Wanneer een fysiek kentekenbewijs is afgegeven, moeten de bevoegde instanties de ingediende delen van dat kentekenbewijs intrekken en de instanties van de lidstaat van afgifte zonder onnodige vertraging in kennis stellen van de intrekking. Wanneer een mobiel kentekenbewijs wordt overgelegd, moeten de bevoegde instanties ook zonder onnodige vertraging de instanties van de lidstaat van afgifte daarvan in kennis stellen, en moet deze lidstaat dat kentekenbewijs onmiddellijk intrekken. Informatie over het vorige kentekenbewijs moet gedurende twaalf maanden in het voertuigregister worden bewaard.
- (16) Om de soepele werking van de bij deze richtlijn ingevoerde regeling te vergemakkelijken, met name in een grensoverschrijdende context, moeten de lidstaten een nationaal contactpunt aanwijzen dat verantwoordelijk is voor de tijdige uitwisseling van informatie met de andere lidstaten en met de Commissie.
- (17) Om ervoor te zorgen dat de bijlagen actueel blijven, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden gedelegeerd om overeenkomstig artikel 290 VWEU handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van bepaalde delen van de bijlagen I, II en III in geval van uitbreiding van de Unie, met betrekking tot niet-verplichte elementen in het geval van wijzigingen van de inhoud van certificaten van overeenstemming in de desbetreffende typegoedkeuringswetgeving van de Unie, of om rekening te houden met technische, operationele of wetenschappelijke ontwikkelingen. 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 in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in

---

<sup>(5)</sup> Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 september 2000 betreffende autowrakken (PB L 269 van 21.10.2000, blz. 34, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2000/53/oj>).

het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven<sup>(6)</sup>. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen, moeten het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten ontvangen 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.

- (18) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze richtlijn te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om het volgende te specificeren: interoperabiliteitskenmerken en beveiligingsmaatregelen die van toepassing zijn op de QR-codes die op fysieke kentekenbewijzen worden aangebracht; de interoperabiliteit, de beveiliging en het testen van mobiele kentekenbewijzen, met inbegrip van verificatiefuncties en de interface met nationale systemen; relevante gegevens van het certificaat van overeenstemming in elektronische vorm als bedoeld in artikel 37 van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad<sup>(7)</sup>; de nodige regelingen voor de implementatie van de functies van het elektronische MOVE-HUB-systeem; het formaat van de gegevens die de lidstaten via het e-platform aan de Commissie moeten meedelen. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad<sup>(8)</sup>.
- (19) Om fraude en de illegale handel in gestolen voertuigen te bestrijden, moeten de lidstaten elkaar bijstaan bij de uitvoering van deze richtlijn. Dit omvat het verlenen van toegang tot relevante registratiegegevens en technische informatie, met inbegrip van opschortingen, aan de inschrijvingsinstanties in andere lidstaten.
- (20) Om de uitwisseling van gegevens te vergemakkelijken, moeten de lidstaten hun voertuigregisters en elektronische systemen voor technische certificaten verbinden met het MOVE-HUB-systeem van de Commissie, zodat de bevoegde instanties het register van een andere lidstaat in realtime kunnen raadplegen.
- (21) Om de Commissie in staat te stellen op solide feitelijke basis de stand van zaken in de lidstaten te analyseren en initiatieven voor te stellen, moeten de lidstaten de Commissie gegevens verstrekken over de voertuigen die op hun grondgebied zijn ingeschreven, met inbegrip van het aantal afgegeven fysieke en mobiele kentekenbewijzen, het aantal herinschrijvingen van eerder in een andere lidstaat ingeschreven voertuigen en het aantal opgeschorte voertuigregistraties. De Commissie stuurt de verzamelde gegevens door aan het Europees Parlement en de Raad.
- (22) De doelstellingen van deze richtlijn, namelijk de verwezenlijking van een geharmoniseerd Uniekader voor de inschrijving van voertuigen, kunnen niet voldoende door de lidstaten alleen worden verwezenlijkt. De reden hiervoor is dat nationale regels inzake kentekenbewijzen, registratiegegevens en samenwerking met

---

<sup>(6)</sup> PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

<sup>(7)</sup> Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PB L 151 van 14.6.2018, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

<sup>(8)</sup> 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>).

andere lidstaten zouden leiden tot dermate uiteenlopende voorschriften dat het door die geharmoniseerde regels beoogde niveau van verkeersveiligheid en vrij verkeer van personen niet kan worden bereikt. Bijgevolg kunnen dergelijke doelstellingen beter op het niveau van de Unie worden verwezenlijkt. Daarom kan de Unie maatregelen treffen in overeenstemming met het in artikel 5 van het Verdrag genoemde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.

- (23) Overeenkomstig de gezamenlijke politieke verklaring van 28 september 2011 van de lidstaten en de Commissie over toelichtende stukken<sup>(9)</sup> 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.
- (24) Richtlijn 1999/37/EG moet worden ingetrokken,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

## **Hoofdstuk I**

### **Algemene bepalingen**

#### *Artikel 1*

#### **Onderwerp en toepassingsgebied**

1. Bij deze richtlijn worden gemeenschappelijke regels vastgesteld betreffende:
  - a) de door de lidstaten afgegeven kentekenbewijzen voor voertuigen;
  - b) bepaalde gegevens die in de nationale voertuigregisters moeten worden opgenomen;
  - c) de uitwisseling van dergelijke gegevens tussen de lidstaten.
2. Deze richtlijn is niet van toepassing op documenten voor de tijdelijke inschrijving van voertuigen, tenzij deze voldoen aan de voorschriften van deze richtlijn, in welk geval zij door de lidstaten wederzijds worden erkend overeenkomstig artikel 9.

#### *Artikel 2*

#### **Definities**

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

- 1) “voertuig”: een voertuig zoals gedefinieerd in [artikel 3, punt 15, van Verordening \(EU\) 2018/858](#) of in [artikel 3, punt 11, van Verordening \(EU\) nr. 167/2013](#) van het Europees Parlement en de Raad<sup>(10)</sup>, en elk voertuig

---

<sup>(9)</sup> PB C 369 van 17.12.2011, blz. 14.

<sup>(10)</sup> 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>).

als bedoeld in [artikel 4 van Verordening \(EU\) nr. 168/2013](#) van het Europees Parlement en de Raad<sup>(11)</sup>;

- 2) “inschrijving”: de administratieve toestemming voor de deelneming van een voertuig aan het wegverkeer, die de identificatie daarvan en de toekenning van een volgnummer, aan te duiden als inschrijvingsnummer, omvat;
- 3) “kentekenbewijs”: het fysieke en/of digitale document dat bevestigt dat het voertuig in een lidstaat is ingeschreven;
- 4) “fysiek kentekenbewijs”: een kentekenbewijs in zijn papieren vorm of in de vorm van een chipkaart;
- 5) “mobiel kentekenbewijs”: een kentekenbewijs in zijn digitale formaat;
- 6) “houder van het kentekenbewijs”: de natuurlijke persoon of rechtspersoon op wiens naam het voertuig is ingeschreven;
- 7) “opschorting”: een beperkte periode waarbinnen een lidstaat het gebruik van een voertuig in het wegverkeer niet toestaat, waarna het voertuig — voor zover de redenen voor opschorting niet meer van toepassing zijn — weer zonder een nieuwe inschrijvingsprocedure mag worden gebruikt.

## **Hoofdstuk II**

### **Kentekenbewijzen**

#### *Artikel 3*

##### **Algemene voorschriften voor kentekenbewijzen**

1. De lidstaten geven een kentekenbewijs af voor voertuigen waarvan de inschrijving volgens hun nationale wetgeving verplicht is. De fysieke kentekenbewijzen voldoen aan de vereisten van artikel [4](#) en de mobiele kentekenbewijzen voldoen aan de vereisten van artikel [5](#).
2. Er mag niet meer dan één kentekenbewijs voor een voertuig worden afgegeven, behoudens het bepaalde in de leden 4 en 5. Een mobiel kentekenbewijs kan echter op verschillende mobiele apparaten worden weergegeven.
3. De lidstaten geven tot [inwerkingtreding + vier jaar] fysieke kentekenbewijzen af. Zij kunnen naast de fysieke kentekenbewijzen ook mobiele kentekenbewijzen afgeven.
4. Met ingang van [inwerkingtreding + vier jaar + één dag] geven de lidstaten alleen mobiele kentekenbewijzen af. Op verzoek van de aanvrager geven de lidstaten echter ook een fysiek kentekenbewijs af.
5. De lidstaten zorgen ervoor dat fysieke en mobiele kentekenbewijzen die voor hetzelfde voertuig worden afgegeven, aan dezelfde persoon worden afgegeven en identieke informatie bevatten, zoals vermeld in de bijlagen I en II.
6. De lidstaten delen de Commissie en de andere lidstaten zonder onnodige vertraging elk nieuw model van het fysieke kentekenbewijs van voertuigen en de beschrijving van de reeks gegevens van de mobiele kentekenbewijzen van voertuigen mee. De

---

<sup>(11)</sup> Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PB L 60 van 2.3.2013, blz. 52, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj>).

Commissie publiceert deze modellen en beschrijvingen van gegevensreeksen op haar speciale webpagina.

#### *Artikel 4*

##### **Fysieke kentekenbewijzen**

1. Fysieke kentekenbewijzen bestaan uit hetzij één enkel deel zoals beschreven in bijlage I, hetzij twee delen zoals beschreven in de bijlagen I en II. De lidstaten kunnen de bevoegde diensten die zij aanwijzen, met name die van de fabrikanten, machtigen om de technische delen van het kentekenbewijs in te vullen.
2. Voor de afgifte van een nieuw fysiek kentekenbewijs voor een voertuig dat werd ingeschreven voordat [Richtlijn 1999/37/EG](#) werd toegepast, mogen de lidstaten zich ertoe beperken alleen die onderdelen in te vullen waarvoor de vereiste gegevens beschikbaar zijn.
3. De overeenkomstig de bijlagen I en II in het fysieke kentekenbewijs opgenomen gegevens worden weergegeven met de geharmoniseerde Uniecodes zoals vermeld in die bijlagen.
4. De lidstaten kunnen besluiten een QR-code aan te brengen op de fysieke kentekenbewijzen die zij op papier afgeven. Aan de hand van de QR-code kan de authenticiteit van de op het fysieke kentekenbewijs vermelde informatie worden gecontroleerd.
5. Fysieke kentekenbewijzen die in de vorm van een chipkaart worden afgegeven, kunnen een microchip bevatten overeenkomstig de vereisten van de bijlagen I en II. Indien dit niet het geval is, kunnen de lidstaten besluiten om een QR-code op de door hen afgegeven kentekenbewijzen af te drukken of te graveren in de daartoe bestemde ruimte.
6. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast met gedetailleerde bepalingen met betrekking tot de interoperabiliteitskenmerken voor QR-codes die op fysieke kentekenbewijzen worden aangebracht, en de beveiligingsmaatregelen waaraan die codes moeten voldoen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 14, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.
7. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van maatregelen die gericht zijn op de invoering van een QR-code op hun kentekenbewijs of van elke wijziging van een dergelijke maatregel, binnen drie maanden na de vaststelling ervan.

#### *Artikel 5*

##### **Mobiele kentekenbewijzen**

1. Mobiele kentekenbewijzen moeten voldoen aan de specificaties in bijlage III.
2. De lidstaten zorgen ervoor dat mobiele kentekenbewijzen kosteloos worden afgegeven als elektronische attesteringen van attributen aan de Europese portemonnees voor digitale identiteit overeenkomstig [Verordening \(EU\) nr. 910/2014](#). De portemonnees bieden gemachtigde personen de mogelijkheid om ten minste het volgende te doen:
  - a) gegevens op te vragen en op te slaan om de vergunning van het voertuig voor gebruik in het wegverkeer te verifiëren;

- b) de in punt a) bedoelde gegevens weer te geven en door te geven.
3. De lidstaten verstrekken de Commissie een lijst van betrouwbare afgevers van mobiele kentekenbewijzen van voertuigen. Zij houden deze lijst actueel. De Commissie stelt deze lijsten via een beveiligd kanaal in elektronisch ondertekende of verzegelde en voor automatische verwerking geschikte vorm publiek beschikbaar.
4. Uiterlijk op [inwerkingtreding + twee jaar] stelt de Commissie uitvoeringshandelingen vast met gedetailleerde bepalingen inzake de technische specificaties van mobiele kentekenbewijzen, met inbegrip van verificatiefuncties en de interface met nationale systemen, en procedures voor de kennisgeving van betrouwbare afgevers van mobiele kentekenbewijzen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 14, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

## **Hoofdstuk III**

### **Algemene verplichtingen**

#### *Artikel 6*

##### **In voertuigregisters opgenomen gegevens**

1. De lidstaten registreren alle in bijlage I, punt 2, e), f) en g), genoemde gegevens van alle op hun grondgebied ingeschreven voertuigen elektronisch in voertuigregisters.
- Daarnaast moeten de voertuigregisters het volgende bevatten:
- a) relevante gegevens van het certificaat van overeenstemming in elektronische vorm als bedoeld in [artikel 37 van Verordening \(EU\) 2018/858](#);
  - b) het resultaat van de verplichte periodieke technische controles overeenkomstig [Richtlijn 2014/45/EU](#) van het Europees Parlement en de Raad<sup>(12)</sup> en de geldigheidsduur van het technisch certificaat, met inbegrip van het resultaat van periodieke technische controles die zijn uitgevoerd in en de geldigheid van het certificaat dat is afgegeven door een andere lidstaat dan de lidstaat van inschrijving overeenkomstig artikel 4, leden 3 en 4, van [Richtlijn 2014/45/EU](#);
  - c) informatie over elke belangrijke wijziging van de veiligheids- of milieusystemen en -onderdelen van het voertuig;
  - d) informatie over de vorige houder en, indien beschikbaar, de vorige eigenaar van het voertuig;
  - e) informatie over elke wijziging van de eigendom van het voertuig, met inbegrip van voertuigen waarvoor geen vergunning voor gebruik in het wegverkeer is verleend wegens opschorting overeenkomstig artikel 8 of als gevolg van de tijdelijke uitschrijving van het voertuig;
  - f) het land waar het voertuig voor het eerst is ingeschreven;
  - g) informatie over de redenen voor annulering van een inschrijving van het voertuig, indien dat voertuig:
    - i) is behandeld als een autowrak en een certificaat van vernietiging is afgegeven overeenkomstig artikel 5, lid 3, van [Richtlijn 2000/53/EG](#),

---

<sup>(12)</sup> 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>).

- ii) na bevestiging door de nieuwe lidstaat van inschrijving opnieuw is ingeschreven in een andere lidstaat,
- iii) naar een land buiten de Unie is uitgevoerd, na overlegging van douanedocumenten,
- iv) is gestolen of anderszins onrechtmatig is overgenomen, zoals bevestigd door een politierapport dat is afgegeven aan de laatste eigenaar van het voertuig,
- v) is ingeschreven in strijd met de vereisten inzake voertuigregistratie uit hoofde van het Unierecht of het nationale recht,
- vi) is ingeschreven onder een onjuist voertuigidentificatienummer, en
- vii) om andere redenen het voorwerp is geweest van een annulering van de inschrijving.

De in de eerste en tweede alinea bedoelde informatie wordt actueel gehouden.

2. De Commissie kan uitvoeringshandelingen vaststellen tot nadere bepaling van de in lid 1, tweede alinea, punt a), bedoelde relevante gegevens. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 14, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

#### *Artikel 7*

#### **Verificatie van voertuigregistratiegegevens**

De lidstaten zorgen ervoor dat de persoonsgegevens die nodig zijn voor de verificatie van de op het fysieke of mobiele kentekenbewijs gerapporteerde informatie niet door de verificateur worden bewaard, tenzij bewaring is toegestaan op grond van het Unie- of het nationale recht. Zij zorgen er ook voor dat de instantie van afgifte van het kentekenbewijs niet in kennis wordt gesteld van het verificatieproces van fysieke kentekenbewijzen van voertuigen, en dat zij de via de kennisgeving ontvangen informatie uitsluitend verwerkt met het oog op het beantwoorden van de verificatieaanvraag voor mobiele kentekenbewijzen van voertuigen.

#### *Artikel 8*

1. Wanneer de bevoegde instantie van een lidstaat een kennisgeving van een periodieke technische controle ontvangt waaruit blijkt dat de vergunning om een bepaald voertuig in het wegverkeer te gebruiken is opgeschort overeenkomstig [artikel 9 van Richtlijn 2014/45/EU](#), wordt de opschorting elektronisch geregistreerd in het voertuigregister.
2. De opschorting geldt tot het voertuig met goed gevolg een nieuwe technische controle heeft ondergaan. Wanneer uit de technische controle blijkt dat het voertuig opnieuw geschikt is om deel te nemen aan het wegverkeer, geeft de bevoegde instantie onverwijld een nieuwe vergunning af voor het gebruik van het voertuig in het wegverkeer en wordt het einde van de opschorting elektronisch geregistreerd in het voertuigregister. Er hoeft geen nieuwe inschrijvingsprocedure te worden doorlopen.
3. De lidstaten kunnen maatregelen vaststellen om te vergemakkelijken dat een voertuig waarvan de vergunning om in het wegverkeer te worden gebruikt is opgeschort, opnieuw wordt gecontroleerd. Deze maatregelen kunnen de toestemming omvatten

dat de openbare weg mag worden gebruikt om zich voor een technische controle van een plaats van herstelling naar een controlecentrum te begeven.

4. Als de bevoegde instantie van een lidstaat een kennisgeving ontvangt dat een voertuig is behandeld als een autowrak overeenkomstig artikel 5 van [Richtlijn 2000/53/EG](#), wordt de inschrijving van dat voertuig definitief geannuleerd en wordt de informatie daarover toegevoegd aan het voertuigregister.

#### *Artikel 9*

##### **Wederzijdse erkenning**

1. Een door een lidstaat overeenkomstig artikel 4 afgegeven fysiek kentekenbewijs wordt door de andere lidstaten erkend voor de identificatie van het voertuig in het internationale verkeer of voor de herinschrijving ervan in een andere lidstaat.
2. Een door een lidstaat overeenkomstig artikel 5 afgegeven mobiel kentekenbewijs wordt met ingang van [inwerkingtreding + vier jaar + één dag] door de andere lidstaten erkend voor de identificatie van het voertuig in het internationale verkeer of voor de herinschrijving ervan in een andere lidstaat.

#### *Artikel 10*

##### **Identificatie en herinschrijving van voertuigen**

1. Tot [datum van inwerkingtreding + vier jaar] kunnen de lidstaten eisen dat de bestuurder deel I van het fysieke kentekenbewijs bij zich heeft om een voertuig in het wegverkeer te identificeren. Na die datum aanvaarden de lidstaten daartoe zowel fysieke als mobiele kentekenbewijzen.
2. Tot [datum van inwerkingtreding + vier jaar] verlangen de bevoegde instanties bij de herinschrijving van een eerder in een andere lidstaat geregistreerd voertuig alleen deel I van het fysieke kentekenbewijs. Tot die datum kunnen zij ook aanvaarden dat een eventueel mobiel kentekenbewijs wordt overgelegd.
3. Met ingang van [inwerkingtreding + vier jaar + één dag] aanvaarden de lidstaten zowel deel I van het fysieke kentekenbewijs als de overlegging van het mobiele kentekenbewijs met het oog op de herinschrijving van een voertuig dat eerder in een andere lidstaat was ingeschreven. De lidstaat van herinschrijving verifieert bij de lidstaat van inschrijving in welke formaten het kentekenbewijs is afgegeven.
4. Indien alleen een fysiek kentekenbewijs is afgegeven, trekken de bevoegde instanties van de lidstaat van herinschrijving de ingediende delen van het kentekenbewijs in en bewaren zij de ingetrokken delen gedurende twaalf maanden. Zij doen zonder onnodige vertraging het volgende:
  - a) zij stellen de instanties van de lidstaat die het kentekenbewijs heeft afgegeven, van deze intrekking in kennis;
  - b) zij sturen de desbetreffende delen terug naar die instanties indien deze daarom verzoeken.
5. Indien alleen een mobiel kentekenbewijs is afgegeven, brengen de bevoegde instanties van de lidstaat van herinschrijving de instanties van de lidstaat die het kentekenbewijs heeft afgegeven zonder onnodige vertraging op de hoogte. De bevoegde instanties van die lidstaat trekken het vorige mobiele kentekenbewijs



onmiddellijk in en bewaren de informatie in de vorige inschrijving gedurende twaalf maanden in het voertuigregister.

6. Wanneer zowel een fysiek als een mobiel kentekenbewijs is afgegeven, worden de stappen van zowel lid 4 als lid 5 gevolgd.

#### *Artikel 11*

##### **Administratieve samenwerking tussen de lidstaten**

1. De lidstaten wijzen een nationaal contactpunt aan dat verantwoordelijk is voor de uitwisseling met de andere lidstaten en de Commissie van informatie met betrekking tot de uitvoering van deze richtlijn. De lidstaten zorgen ervoor dat hun respectieve nationale contactpunten met elkaar samenwerken om ervoor te zorgen dat alle nodige informatie tijdig wordt uitgewisseld.
2. De lidstaten delen de Commissie uiterlijk op *[datum van omzetting]* de namen en contactgegevens van hun nationale contactpunt mee en stellen de Commissie onverwijld in kennis van eventuele wijzigingen daarvan. De Commissie stelt een lijst op van alle nationale contactpunten en zendt deze de lidstaten toe.

## **Hoofdstuk IV Uitvoeringshandelingen en gedelegeerde handelingen**

#### *Artikel 12*

##### **Gedelegeerde handelingen**

De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel [13](#) gedelegeerde handelingen vast te stellen om het volgende te wijzigen:

- a) bijlage I, punt 2, d), ii), en punt 3, a), i), 2, en bijlage II, punt 2, d), ii), en punt 3, a), i), 2, in geval van uitbreiding van de Unie;
- b) punt 2, f), van zowel bijlage I als bijlage II met betrekking tot niet-verplichte elementen in het geval van wijzigingen van de inhoud of definities van certificaten van overeenstemming in de desbetreffende typegoedkeuringswetgeving van de Unie, alsmede om rekening te houden met technische, operationele of wetenschappelijke ontwikkelingen;
- c) de tabellen 2 en 3 in zowel bijlage I als bijlage II, met het oog op het opstellen van een lijst van de tags ter identificatie van de dataobjecten die overeenkomen met de verplichte en facultatieve registratiegegevens;
- d) bijlage III, teneinde rekening te houden met technische, operationele of wetenschappelijke ontwikkelingen.

#### *Artikel 13*

##### **Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie**

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De in artikel [12](#) vermelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt vanaf *[datum van inwerkingtreding]* voor een periode van vijf jaar aan de Commissie verleend. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van

de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel [12](#) bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.
5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
6. Een overeenkomstig artikel [12](#) vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de datum van kennisgeving ervan aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

#### *Artikel 14*

#### **Comitéprocedure**

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dat comité is een comité in de zin van [Verordening \(EU\) nr. 182/2011](#).
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is [artikel 5 van Verordening \(EU\) nr. 182/2011](#) van toepassing. Wanneer het advies van het comité via een schriftelijke procedure moet worden verkregen, wordt die procedure zonder gevolg beëindigd indien, binnen de termijn voor het uitbrengen van het advies, door de voorzitter van het comité daartoe wordt besloten of door een eenvoudige meerderheid van de leden van het comité daarom wordt verzocht. Indien door het comité geen advies wordt uitgebracht, neemt de Commissie de uitvoeringshandeling niet aan en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van [Verordening \(EU\) nr. 182/2011](#) van toepassing.

### **Hoofdstuk V Slotbepalingen**

#### *Artikel 15*

#### **Uitwisseling van gegevens**

1. De lidstaten staan elkaar bij de uitvoering van deze richtlijn bij. Zij wisselen informatie uit met betrekking tot voertuigregistratiegegevens, gegevens over het laatste technische certificaat, rapporten van technische controles langs de weg en de geschiedenis van de kilometerstand van het voertuig die in nationale databanken is opgeslagen, met name om vóór de inschrijving van een voertuig de juridische status

van dat voertuig te controleren, indien nodig in de lidstaat waar het eerder was ingeschreven.

De lidstaten verlenen de inschrijvingsinstanties in andere lidstaten met name toegang tot relevante inschrijvingsgegevens overeenkomstig artikel 6, met inbegrip van de informatie in het meest recente overeenkomstig [Richtlijn 2014/45/EU](#) afgegeven technisch certificaat, opschortingen uit hoofde van artikel 8 en alle beschikbare informatie over beperkingen met betrekking tot herinschrijving die is opgeslagen in nationale voertuigregisters.

2. De lidstaten verbinden hun nationale voertuigregisters en elektronische systemen voor technische certificaten via het door de Commissie ontwikkelde elektronische MOVE-HUB-systeem op zodanige wijze dat bevoegde autoriteiten van elke lidstaat het voertuigregister van elke andere lidstaat in realtime kunnen raadplegen. Die koppeling moet binnen een jaar na de vaststelling van de in lid 4 bedoelde uitvoeringshandeling operationeel zijn.
3. De toegang tot het MOVE-HUB-netwerk wordt beveiligd. De lidstaten mogen alleen de voor de in lid 1 genoemde doeleinden bevoegde instanties met elkaar verbinden.
4. Uiterlijk op [datum van inwerkingtreding + twee jaar] stelt de Commissie uitvoeringshandelingen vast met de nodige regelingen voor de implementatie van de functionaliteiten van het in lid 2 bedoelde elektronische systeem en tot nadere bepaling van de minimumeisen voor het formaat en de inhoud van het door de lidstaten te gebruiken bericht. Zij specificeert welke instantie verantwoordelijk is voor de toegang tot en het verdere gebruik van gegevens. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 14, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

#### Artikel 16

##### Mededeling van informatie aan de Commissie

1. Uiterlijk op 31 maart 2030, en vervolgens uiterlijk op 31 maart van elk derde jaar, delen de lidstaten de Commissie via het in artikel 28 van Verordening (EU) 2018/1999 van het Europees Parlement en de Raad<sup>(13)</sup> bedoelde online rapporteringsplatform (“e-platform”) de gegevens mee met betrekking tot de voertuigen die in elk van de voorgaande drie kalenderjaren op hun grondgebied zijn ingeschreven. De gegevens omvatten (per kalenderjaar):
  - a) het aantal afgegeven fysieke kentekenbewijzen, per voertuigcategorie;
  - b) het aantal afgegeven mobiele kentekenbewijzen, per voertuigcategorie;
  - c) het aantal herinschrijvingen van eerder in een andere lidstaat ingeschreven voertuigen, per voertuigcategorie;
  - d) het aantal opgeschorte voertuiginschrijvingen, per voertuigcategorie.

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

---

<sup>(13)</sup> 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).

De Commissie stuurt de verzamelde gegevens door aan het Europees Parlement en de Raad.

2. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast tot nadere bepaling van het formaat waarin de in lid 1 bedoelde gegevens via het e-platform moeten worden meegedeeld. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 14, lid [2](#), bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

#### *Artikel 17*

##### **Omzetting**

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op [*datum van inwerkingtreding + twee jaar*] aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld 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 18*

##### **Intrekking**

1. [Richtlijn 1999/37/EG](#) wordt met ingang van [*datum van inwerkingtreding + twee jaar*] ingetrokken.
2. Verwijzingen naar [Richtlijn 1999/37/EG](#) gelden als verwijzingen naar deze richtlijn en moeten worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage IV.

#### *Artikel 19*

##### **Inwerkingtreding**

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

#### *Artikel 20*

##### **Adressaten**

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**

### **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;

voorstel voor een richtlijn tot intrekking en vervanging van Richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen (de richtlijn kentekenbewijzen van motorvoertuigen).

#### **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 vergemakkelijken door het volledige potentieel van het pakket technische controles te ontsluiten.

##### **1.3.2. Specifieke doelstellingen**

###### Specifieke doelstelling nr.

De specifieke doelstellingen van het voorstel zijn:

de consistentie, objectiviteit en kwaliteit van de technische controles van voertuigen van nu en van de toekomst te waarborgen;

manipulatie aanzienlijk te verminderen en de detectie van defecte voertuigen te verbeteren, zodat defecte/gemanipuleerde veiligheids- en emissiebeheersingssystemen (d.w.z. voor luchtverontreiniging en geluidsemissies) en fraude met de kilometerteller kunnen worden opgespoord;

de elektronische opslag en uitwisseling van relevante voertuigidentificatie- en statusgegevens te 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 zullen worden gered en 64 885 zwaargewonden zullen worden vermeden. Het zal ook bijdragen tot duurzame mobiliteit door een vermindering van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en van de geluidsemissies, wat zal leiden tot een besparing op externe kosten die op 83,4 miljard EUR wordt geraamd. Het zal het vrije verkeer van personen en goederen in de EU bevorderen doordat belemmeringen voor de herinschrijving van voertuigen in een andere lidstaat en voor de (beperkte) EU-brede erkenning van certificaten van

periodieke technische controles worden weggenomen. Het zal naar verwachting ook aanzienlijke voordelen opleveren door de invoering van testmethoden voor de controle van elektrische voertuigen, betere emissietests (zoals NO<sub>x</sub>- en PN-metingen) 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 ladingen, nieuwe testmethoden zoals plume chasing en teledetectie om de uitstoot van verontreinigende stoffen en geluidsemissies te monitoren, en maatregelen inzake gegevensbeheer. Het initiatief zal naar verwachting leiden tot een betere detectie van en dus minder defecte en gemanipuleerde voertuigen, ook door de uitbreiding van de controles langs de weg tot lichte bedrijfsvoertuigen. Het zal naar verwachting leiden tot een aanzienlijke vermindering van de manipulatie van kilometertellers als gevolg van de verplichting om de kilometerstand te registreren en de gegevens beschikbaar te stellen in geval van herinschrijving. Het moet ook voordelen opleveren als gevolg van het verplichte elektronische technische certificaat, de invoering van het kentekenbewijs van voertuigen in digitaal formaat, de toegang tot rapporten van periodieke technische controles in nationale databanken en de uitbreiding van gegevens 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, monitort de Commissie regelmatig de belangrijkste verkeersveiligheidsindicatoren, waaronder de ontwikkeling van het aantal dodelijke slachtoffers, ernstig en licht gewonden per lidstaat en per voertuigcategorie, leeftijd en bepaalde voertuigkenmerken. Gedetailleerde informatie over de oorzaken van botsingen, met name over gebreken van voertuigen, 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 de vermindering van luchtverontreiniging en geluidshinder betreft, wordt de ontwikkeling van luchtverontreiniging en geluidshinder voortdurend gemonitord door het Europees Milieuagentschap. Een deel van de vermindering die de komende jaren wordt verwacht, zal verband houden met dit initiatief, als gevolg van een beter onderhoud van voertuigen en minder manipulatie van emissiebeheersingssystemen. De vooruitgang bij de verwezenlijking van de doelstelling om bij te dragen tot duurzame mobiliteit kan worden gemeten aan de hand van de ontwikkeling van de resultaten van periodieke technische controles en controles langs de weg, alsook aan de hand van teledetectiegegevens.

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

Om het succes van het initiatief te meten, worden de volgende operationele doelstellingen vastgesteld: 1) toepassing van nieuw beschikbare veiligheids- en

emissietestmethoden, 2) verbinding van de voertuigregisters en databanken voor kilometerstanden van de lidstaten via een gemeenschappelijke hub, 3) digitalisering van voertuigdocumenten en 4) vermindering van het aantal defecte en gemanipuleerde voertuigen op de EU-wegen.

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 bij 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 actie<sup>(1)</sup>
- ☒ 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 geschiedenis van de kilometerstand van de op hun grondgebied ingeschreven voertuigen te registreren, bestaande nationale voertuigregisters via het MOVE-HUB-berichtenplatform met elkaar moeten verbinden, nieuwe gegevenselementen aan deze registers moeten toevoegen en teledetectie moeten invoeren, waarvoor de aankoop en installatie van nieuwe apparatuur langs de weg en een monitoringsysteem vereist zijn.

De centra voor periodieke technische controles zullen de testvereisten moeten actualiseren en een aantal nieuwe eisen moeten invoeren, waarvoor extra investeringen in apparatuur, testcapaciteit en opleiding van inspecteurs nodig zullen zijn. Verwacht wordt echter dat de centra voor periodieke technische controles ten minste een deel van de extra kosten zullen 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 overdragen aan de centrale nationale databank, omdat er een systeem moet worden opgezet om kilometerstanden 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 instanties tot in het voertuig aanwezige gegevens die nodig zijn voor de uitvoering van periodieke technische controles en controles langs de weg, en zullen hun IT-systemen moeten aanpassen om de toegang tot de relevante gegevens te waarborgen.

---

<sup>(1)</sup> In de zin van artikel 58, lid 2, punt a) of b), van het Financieel Reglement.

Sommige voertuigeigenaren zullen ook te maken krijgen met aanvullende periodieke technische controles en/of controles langs de weg. Als gevolg van nieuwe testvoorschriften met betrekking tot veiligheid, emissies van luchtverontreinigende stoffen en geluidshinder moeten sommige voertuigeigenaren mogelijk hun voertuigen repareren om ervoor te zorgen dat hun voertuig de periodieke technische controle met goed gevolg kan doorlopen en in gebruik kan 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 de deelname 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.

Redenen voor maatregelen op EU-niveau (vooraf) en verwachte Europese meerwaarde (achteraf)

Hoewel de technologische ontwikkeling de voertuigveiligheid waarschijnlijk verder zal verbeteren, 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. Hoewel manipulatie door technische oplossingen kan worden bemoeilijkt, is het onwaarschijnlijk dat manipulatie verdwijnt zonder dat ervoor wordt gezorgd dat illegale wijzigingen, met name van de motormanagementsoftware, bij voertuigcontroles kunnen worden opgespoord, bijvoorbeeld door een betere toegang tot in voertuigen aanwezige gegevens. Wanneer niet op EU-niveau wordt opgetreden, zal het probleem dus waarschijnlijk blijven bestaan. De lidstaten kunnen unilaterale maatregelen nemen; deze maatregelen mogen echter niet in de plaats komen van het coördinerende en harmoniserende effect van de drie richtlijnen, omdat anders het risico zou bestaan van mogelijke verstoringen van de interne markt en het probleem slechts gedeeltelijk zou worden aangepakt.

Het probleem van een ontoereikende beheersing van luchtverontreinigende emissies van voertuigen blijft bestaan zolang er zich voertuigen met een interne verbrandingsmotor (ICE) op de weg bevinden. Hoewel het aantal voertuigen dat uitlaatemissies veroorzaakt zal afnemen door strengere emissienormen en geleidelijke elektrificatie, zullen deze voertuigen ook over tientallen jaren nog in de EU rondrijden. Zolang de huidige voorschriften voor emissietests op EU-niveau niet worden geactualiseerd, mogen de lidstaten echter niet de reeds beschikbare doeltreffendste en efficiëntste testmethoden invoeren. Hoewel meer lidstaten wellicht beginnen te experimenteren met geluidscontroles langs de weg, is het onwaarschijnlijk dat het probleem van lawaaierige voertuigen zonder een systematischere en gecoördineerdere aanpak aanzienlijk zal worden beperkt.

Het is mogelijk dat bepaalde lidstaten, bij gebrek aan optreden op EU-niveau, unilaterale of bilaterale maatregelen nemen, zoals het systematisch registreren (en eventueel uitwisselen) van kilometerstanden of het sluiten van overeenkomsten om elkaars technische certificaten te erkennen. Het systemische probleem van een ontoereikende en inefficiënte uitwisseling van technische voertuiggegevens zou echter blijven bestaan, wat een doeltreffende uitvoering en handhaving van de bestaande regels in de weg zou staan.

Aangezien het wegvervoer en de auto-industrie internationale sectoren zijn, is het veel efficiënter en doeltreffender om de problemen aan te pakken op EU-niveau dan



op het niveau van de lidstaten. Hoewel de nationale praktijken van oudsher verschillen, zijn een bepaald minimumniveau van harmonisatie op het gebied van voertuigcontroles en gezamenlijk overeengekomen oplossingen voor de uitwisseling van voertuiggegevens tussen de lidstaten doeltreffender dan meerdere ongecoördineerde nationale oplossingen. Met gemeenschappelijke regels voor het testen van moderne voertuigtechnologieën (elektrische voertuigen, ADAS en de meest recente emissiebeheersingsapparatuur) zullen de lidstaten schaalvoordelen realiseren en kunnen fabrikanten van testapparatuur op een homogener markt opereren. De werking van de interne markt zou ook worden verbeterd wanneer voertuigen onder vergelijkbare omstandigheden aan soortgelijke controles zouden worden onderworpen en vervoerders met vergelijkbare kosten te maken zouden krijgen. 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 ook zorgen voor een gelijk speelveld tussen de lidstaten en deze gezamenlijk in een sterkere positie brengen ten opzichte van de automobiellindustrie.

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

Sinds 1977 zijn op EU-niveau verschillende maatregelen ingevoerd, aangezien de lidstaten waren begonnen met de ontwikkeling van hun eigen nationale regelgeving inzake technische controles van voertuigen, wat heeft geleid tot een gebrek aan harmonisatie. Met het pakket technische controles van 2014 werd voortgebouwd op de voorschriften van de vorige richtlijnen met betrekking tot technische controles, controles langs de weg en regels inzake de kentekenbewijzen van voertuigen. Om te voldoen aan de doelstelling om de veiligheid van voertuigen op de weg te verbeteren, werden de minimumnormen van de EU voor periodieke technische controles aangescherpt en werden verplichte normen ingevoerd, samen met steekproefsgewijze controles langs de weg. Dit werd als essentieel beschouwd om te voorkomen dat de doeltreffendheid van de handhaving van de technische controles afnam. Om te voldoen aan de doelstelling om de nodige gegevens voor en van technische controles beschikbaar te stellen, worden met de richtlijn periodieke technische controle ook samenwerking en informatie-uitwisseling tussen de lidstaten aangemoedigd, met inbegrip van registers van technische controles.

De relevantie van het pakket technische controles is de afgelopen jaren kleiner geworden door de groeiende kloof tussen de bestaande technische voorschriften en de nieuwe systemen die in moderne voertuigen zijn geïnstalleerd. Wat geavanceerde rijhulpsystemen (ADAS), intelligente vervoerssystemen (ITS), mens-machine-interfaces (HMI) en elektronische veiligheidsvoorzieningen betreft, lijken de drie richtlijnen geen voldoende uitgebreid 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 de beperking van de emissies van het wegvervoer, zijn sommige van de in periodieke technische controles gebruikte tests niet langer gevoelig genoeg om emissieverstoringen in voertuigen met een interne 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 hoge emissies is minder relevant geworden. Bovendien zijn er momenteel geen

EU-bepalingen voor technische controles van voertuigen op manipulatie/gebreken van emissiesystemen of dieseldeeltjesfilters.

Wat de verbetering van de uitwisseling van informatie over testresultaten tussen de lidstaten betreft, is het huidige kader voor informatie-uitwisseling niet doeltreffend geweest. Hoewel elektronische gegevensuitwisseling tussen de autoriteiten van de lidstaten in de wetgeving als een mogelijkheid wordt genoemd, maken niet alle landen hiervan gebruik. De harmonisatie van kentekenbewijzen heeft het voor burgers weliswaar gemakkelijker gemaakt om voertuigen uit andere lidstaten en de EER in te schrijven, maar het digitaliseringsproces kan nog worden verbeterd om dit nog eenvoudiger te maken.

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

Het voorstel is in overeenstemming met de doelstellingen en prioriteiten van de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit van 2020 en de Europese Green Deal, door ervoor te zorgen dat voertuigen op de weg mettertijd een adequaat veiligheids- en milieuprestatieniveau behouden. Het is in overeenstemming met de doelstellingen van het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid en zal naar verwachting ook een aanzienlijke bijdrage leveren tot de verwezenlijking van de doelstellingen van het EU-beleid inzake schone lucht, waaronder die van de richtlijnen inzake luchtkwaliteit en de richtlijn inzake nationale emissieplafonds, door grote vervuilers die een zeer groot deel van de totale emissies van het wegvervoer vertegenwoordigen, beter in kaart te brengen en hun aanwezigheid te beperken. Met het voorstel zal de onlinetoegang tot voertuiggerelateerde informatie, relevante administratieve procedures en diensten voor ondersteuning en probleemoplossing worden vergemakkelijkt, hetgeen in overeenstemming is met de verordening betreffende één digitale toegangspoort. De uitwisseling van informatie over technische en registratiegegevens zal worden afgestemd op de relevante regels inzake gegevensbescherming (AVG). Het voorstel is ook afgestemd op de veiligheids- en milieuvoorschriften van de typegoedkeuringsverordeningen, met inbegrip van de verordening algemene veiligheid. Het omvat maatregelen om te waarborgen dat de eigenaren ervoor zorgen dat de minimumnormen gedurende de gehele levensduur van het voertuig worden nageleefd. Het voorstel zorgt voor afstemming van periodieke technische controles en controles langs de weg op de typegoedkeuringsprocedure, onder meer met betrekking tot elektronische periodieke technische controles. Het voorstel is ook in overeenstemming met de voorschriften van de wetgeving inzake autowrakken door de inschrijvingsinstanties van andere EU-lidstaten elektronische toegang tot gegevens te bieden en nieuwe gegevens over autowrakken toe te voegen aan het voertuigregister. Het voorstel wordt daarom geacht in overeenstemming te zijn 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 voor de Commissie houden voornamelijk verband met de modernisering van het IT-systeem dat fungeert als gemeenschappelijke interface ter ondersteuning van interacties tussen overheidsinstanties/organisaties, met name in verband met de uitwisseling van voertuiggerelateerde informatie. De informatiefunctie zal worden gebaseerd op het bestaande platform (MOVE-HUB) dat door de Commissie is ontwikkeld en wordt

beheerd met het oog op de uitwisseling van diverse informatie over het wegvervoer tussen de lidstaten. De modernisering van dit 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 op het niveau van één fte/jaar nodig zijn in verband met de 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 en financiële gevolgen van het voorstel/initiatief

☒ **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 begroting<sup>(2)</sup>

☒ **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 openbaredienstverleningstaak, 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

---

<sup>(2)</sup> 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>.

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 staan van publiekrechtelijke organen of privaatrechtelijke organen met een openbardienstverleningstaak, 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 bijgewerkt en onderhouden. Dit 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 voertuiggerelateerde informatie te waarborgen. De Commissie zal door middel van uitvoeringshandelingen passende IT-oplossingen vaststellen, met inbegrip van het ontwerp/de opzet en de technische specificaties van een interfaceplatform dat nationale systemen voor informatie-uitwisseling met elkaar verbindt. De aanpassingskosten voor de Commissie zullen naar verwachting bestaan uit de volgende twee grote kostenposten (berekend in contante nettowaarde): — de eenmalige aanpassingskosten in 2027 als gevolg van de noodzakelijke technische update van het IT-platform en het testen van de uitwisseling van voertuiggerelateerde informatie tussen de lidstaten, geraamd op 200 000 EUR; — lopende aanpassingskosten (onderhoud en ondersteuning van het specifieke platform), geraamd op ongeveer 50 000 EUR per jaar voor de interactieve uitwisseling van informatie tussen de instanties van de lidstaten. De werkzaamheden voor 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, vereisen een verhoging van de personele middelen met één fte/jaar 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 periodieke technische controles betreft, delen de lidstaten overeenkomstig artikel 20 bis van de richtlijn periodieke technische controle de Commissie via het online rapportageplatform<sup>(3)</sup>

---

<sup>(3)</sup> 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,

(“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. Deze gegevens omvatten (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 bijlage I, punt 3; indien in een andere lidstaat ingeschreven voertuigen zijn getest, het aantal, de categorie en het testresultaat van die voertuigen.

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

het aantal controlecentra per lidstaat; het totale aantal gecontroleerde voertuigen; het land waar elk geïnspecteerd 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.

Wat kentekenbewijzen van voertuigen betreft, delen de lidstaten overeenkomstig artikel 16 van de richtlijn kentekenbewijzen van motorvoertuigen de Commissie via het online rapportageplatform de gegevens mee die zijn verzameld over elk van de voorgaande drie kalenderjaren en over de voertuigen die op hun grondgebied zijn ingeschreven. Deze gegevens omvatten (per kalenderjaar):

het aantal afgegeven fysieke kentekenbewijzen, per voertuigcategorie; het aantal afgegeven mobiele kentekenbewijzen, per voertuigcategorie; het aantal herinschrijvingen van eerder in een andere lidstaat ingeschreven voertuigen, per voertuigcategorie; het aantal opgeschorte voertuiginschrijvingen, per voertuigcategorie; een lijst van in de nationale registers geregistreerde gegevens elementen.

De nieuwe rapportageperiode van de lidstaten wordt verlengd van de huidige twee jaar tot drie jaar om de administratieve lasten voor de nationale autoriteiten te helpen verminderen. Het e-platform heeft tot doel de automatische bundeling van gegevens door middel van specifieke rapportagefuncties 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 eenheid binnen DG MOVE die belast is met het beleidsterrein zal de uitvoering van de richtlijn beheren.

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

---

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).

en financiële ex-antecontroles van de procedures (inclusief, voor aanbestedingsprocedures, 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: vertraging, beschikbaarheid van gegevens, tijdige informatie voor de markt enz. Deze 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 het bijwerken en onderhouden 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.

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 er is intern een specifieke risico-evaluatie uitgevoerd ter identificatie van de meest fraudegevoelige gebieden, van de reeds bestaande controles en van maatregelen ter verbetering van de capaciteit van DG MOVE om fraude tegen te gaan, 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 <sup>(4)</sup> | van EVA-landen <sup>(5)</sup> | van kandidaat-lidstaten en potentiële kandidaten <sup>(6)</sup> | van andere derde landen | andere bestemmings ontvangsten |
| 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 bestemmings ontvangsten |

<sup>(4)</sup> GK = gesplitste kredieten/NGK = niet-gesplitste kredieten.

<sup>(5)</sup> EVA: Europese Vrijhandelsassociatie.

<sup>(6)</sup> Kandidaat-lidstaten en, in voorkomend geval, potentiële kandidaten van de Westelijke Balkan.



|  |                   |        |        |        |        |        |
|--|-------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
|  | [XX.YY.YY<br>.YY] | GK/NGK | JA/NEE | JA/NEE | JA/NEE | JA/NEE |
|--|-------------------|--------|--------|--------|--------|--------|

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 miljoen EUR (tot op drie decimalen)

| Rubriek van het meerjarig financieel kader |                   |      | Nummer 01    |              |              | Eengemaakte markt, innovatie en digitaal beleid |                            |
|--------------------------------------------|-------------------|------|--------------|--------------|--------------|-------------------------------------------------|----------------------------|
| DG: MOVE                                   |                   |      | Jaar<br>2024 | Jaar<br>2025 | Jaar<br>2026 | Jaar<br>2027 <sup>(7)</sup>                     | TOTAAL<br>MFK<br>2021-2027 |
| Beleidskredieten                           |                   |      |              |              |              |                                                 |                            |
| Begrotings<br>onderdeel<br>02 20 04 0<br>1 | Vastleggin<br>gen | (1a) | 0,000        | 0,000        | 0,000        | 0,250                                           | 0,250                      |
|                                            | Betalingen        | (2a) | 0,000        | 0,000        | 0,000        | 0,250                                           | 0,250                      |
| Begrotings<br>onderdeel                    | Vastleggin<br>gen | (1b) |              |              |              |                                                 | 0,000                      |

<sup>(7)</sup> 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.

|                                                                                                  |                   |          |                     |                     |                     |                     |                                           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|----------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|-------------------------------------------|
|                                                                                                  | Betalingen        | (2b)     |                     |                     |                     |                     | <b>0,000</b>                              |
| Uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten <sup>(8)</sup> |                   |          |                     |                     |                     |                     |                                           |
| Begrotings<br>onderdeel                                                                          |                   | (3)      |                     |                     |                     |                     | <b>0,000</b>                              |
| <b>TOTAAL<br/>kredieten<br/>voor<br/>DG MOV<br/>E</b>                                            | Vastleggin<br>gen | =1a+1b+3 | <b>0,000</b>        | <b>0,000</b>        | <b>0,000</b>        | <b>0,250</b>        | <b>0,250</b>                              |
|                                                                                                  | Betalingen        | =2a+2b+3 | <b>0,000</b>        | <b>0,000</b>        | <b>0,000</b>        | <b>0,250</b>        | <b>0,250</b>                              |
|                                                                                                  |                   |          | Jaar<br><b>2024</b> | Jaar<br><b>2025</b> | Jaar<br><b>2026</b> | Jaar<br><b>2027</b> | <b>TOTAA<br/>L MFK<br/>2021-<br/>2027</b> |
| TOTAA<br>L<br>beleidskr<br>edieten<br>(alle<br>beleidsru<br>brieken)                             | Vastleggi<br>ngen | (4)      | 0,000               | 0,000               | 0,000               | 0,250               | <b>0,250</b>                              |
|                                                                                                  | Betalinge<br>n    | (5)      | 0,000               | 0,000               | 0,000               | 0,250               | <b>0,250</b>                              |
| TOTAAL uit het<br>budget van specifieke<br>programma's<br>gefinancierde                          |                   | (6)      | 0,000               | 0,000               | 0,000               | 0,000               | <b>0,000</b>                              |

<sup>(8)</sup> 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.

|                                                                                                                 |               |          |                                                 |                  |                  |                  |                             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|----------|-------------------------------------------------|------------------|------------------|------------------|-----------------------------|
| administratieve kredieten (alle beleidsrubrieken)                                                               |               |          |                                                 |                  |                  |                  |                             |
| <b>TOTAAL kredieten onder de rubrieken 1 tot en met 6</b> van het meerjarig financieel kader (referentiebedrag) | Vastleggingen | =4+6     | <b>0,000</b>                                    | <b>0,000</b>     | <b>0,000</b>     | <b>0,250</b>     | <b>0,250</b>                |
|                                                                                                                 | Betalingen    | =5+6     | <b>0,000</b>                                    | <b>0,000</b>     | <b>0,000</b>     | <b>0,250</b>     | <b>0,250</b>                |
| <b>Rubriek van het meerjarig financieel kader</b>                                                               |               | <b>7</b> | <b>“Administratieve uitgaven”<sup>(9)</sup></b> |                  |                  |                  |                             |
| DG: MOVE                                                                                                        |               |          | <b>Jaar 2024</b>                                | <b>Jaar 2025</b> | <b>Jaar 2026</b> | <b>Jaar 2027</b> | <b>TOTAAL MFK 2021-2027</b> |
| Personele middelen                                                                                              |               |          | 0,000                                           | 0,000            | 0,000            | 0,188            | <b>0,188</b>                |
| Andere administratieve uitgaven                                                                                 |               |          | 0,000                                           | 0,000            | 0,000            | 0,000            | <b>0,000</b>                |

<sup>(9)</sup> De benodigde kredieten moeten worden bepaald aan de hand van de gemiddelde jaarlijkse kostencijfers die beschikbaar zijn op de desbetreffende BUDGpedia-webpagina.

|                                                                                        |                                               |              |              |              |              |              |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>TOTAAL<br/>L<br/>DG MO<br/>VE</b>                                                   | Kredieten                                     | <b>0,000</b> | <b>0,000</b> | <b>0,000</b> | <b>0,188</b> | <b>0,188</b> |
| <b>TOTAAL kredieten<br/>onder RUBRIEK 7<br/>van het meerjarig<br/>financieel kader</b> | (totaal vastleggingen<br>= totaal betalingen) | <b>0,000</b> | <b>0,000</b> | <b>0,000</b> | <b>0,188</b> | <b>0,188</b> |

In miljoen EUR (tot op drie decimalen)

|                                                                            |               | Jaar<br>2024 | Jaar<br>2025 | Jaar<br>2026 | Jaar<br>2027 | <b>TOTAAL<br/>MFK<br/>2021-2027</b> |
|----------------------------------------------------------------------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------------------------------|
| <b>TOTAAL kredieten<br/>onder de<br/>RUBRIEK<br/>EN 1 tot en<br/>met 7</b> | Vastleggingen | <b>0,000</b> | <b>0,000</b> | <b>0,000</b> | <b>0,438</b> | <b>0,438</b>                        |
| van het<br>meerjarig<br>financieel<br>kader                                | Betalingen    | <b>0,000</b> | <b>0,000</b> | <b>0,000</b> | <b>0,438</b> | <b>0,438</b>                        |

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

Vastleggingskredieten, in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

|           |  |  |      |      |      |      |                               |               |
|-----------|--|--|------|------|------|------|-------------------------------|---------------|
| <b>Ve</b> |  |  | Jaar | Jaar | Jaar | Jaar | Vul zoveel jaren in als nodig | <b>TOTAAL</b> |
|-----------|--|--|------|------|------|------|-------------------------------|---------------|

|                                                                           |                           |                                          |                |                |                |                |                |                |                |                |                                                               |                |                |                |                |                |                              |                              |
|---------------------------------------------------------------------------|---------------------------|------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------------------|------------------------------|
| rm<br>eld<br>do<br>els<br>tell<br>ing<br>en<br>en<br>out<br>pu<br>ts<br>↓ |                           |                                          | 2024           |                | 2025           |                | 2026           |                | 2027           |                | om<br>de duur van de gevolgen weer<br>te geven (zie punt 1.6) |                |                |                |                |                | L                            |                              |
|                                                                           | OUTPUTS                   |                                          |                |                |                |                |                |                |                |                |                                                               |                |                |                |                |                |                              |                              |
|                                                                           | So<br>ort <sup>(10)</sup> | Ge<br>mi<br>dd<br>eld<br>e<br>kos<br>ten | Aa<br>nta<br>l | Ko<br>ste<br>n | Aa<br>nta<br>l | Ko<br>ste<br>n | Aa<br>nta<br>l | Ko<br>ste<br>n | Aa<br>nta<br>l | Ko<br>ste<br>n | Aa<br>nta<br>l                                                | Ko<br>ste<br>n | Aa<br>nta<br>l | Ko<br>ste<br>n | Aa<br>nta<br>l | Ko<br>ste<br>n | Tot<br>aal<br>Aa<br>nta<br>l | Tot<br>aal<br>Ko<br>ste<br>n |
| SPECIFIEKE<br>DOELSTELL<br>ING NR. 1 <sup>(11)</sup> :<br>[...]           |                           |                                          |                |                |                |                |                |                |                |                |                                                               |                |                |                |                |                |                              |                              |
| -<br>Ou<br>tpu<br>t                                                       |                           |                                          |                |                |                |                |                |                |                |                |                                                               |                |                |                |                |                |                              |                              |
| -<br>Ou<br>tpu<br>t                                                       |                           |                                          |                |                |                |                |                |                |                |                |                                                               |                |                |                |                |                |                              |                              |
| -                                                                         |                           |                                          |                |                |                |                |                |                |                |                |                                                               |                |                |                |                |                |                              |                              |

<sup>(10)</sup> Outputs zijn de te verstrekken producten en diensten (bv. aantal gefinancierde studentenuitwisselingen, aantal km aangelegde wegen enz.).

<sup>(11)</sup> Zoals beschreven in punt 1.4.2, “Specifieke doelstellingen...”

|                                                       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|-------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Ou<br>tpu<br>t                                        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Subtotaal voor<br>specifieke<br>doelstelling<br>nr. 1 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| SPECIFIEKE<br>DOELSTELL<br>ING NR. 2...               |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| -<br>Ou<br>tpu<br>t                                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Subtotaal voor<br>specifieke<br>doelstelling<br>nr. 2 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>TOTAAL</b>                                         |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

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

|                          |                  |                  |                  |                  |                             |
|--------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-----------------------------|
| <b>GOEDGEKE<br/>URDE</b> | <b>Jaar 2024</b> | <b>Jaar 2025</b> | <b>Jaar 2026</b> | <b>Jaar 2027</b> | <b>TOTAAL<br/>MFK 2021-</b> |
|--------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-----------------------------|

|                                   |              |              |              |              |              |
|-----------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>KREDIETEN</b>                  |              |              |              |              | <b>2027</b>  |
| <b>RUBRIEK 7</b>                  |              |              |              |              |              |
| Personele middelen                | 0,000        | 0,000        | 0,000        | 0,188        | <b>0,188</b> |
| Andere administratieve uitgaven   | 0,000        | 0,000        | 0,000        | 0,000        | <b>0,000</b> |
| <b>Subtotaal RUBRIEK 7</b>        | <b>0,000</b> | <b>0,000</b> | <b>0,000</b> | <b>0,188</b> | <b>0,188</b> |
| <b>Buiten RUBRIEK 7</b>           |              |              |              |              |              |
| Personele middelen                | 0,000        | 0,000        | 0,000        | 0,000        | <b>0,000</b> |
| Andere administratieve uitgaven   | 0,000        | 0,000        | 0,000        | 0,000        | <b>0,000</b> |
| <b>Subtotaal buiten RUBRIEK 7</b> | <b>0,000</b> | <b>0,000</b> | <b>0,000</b> | <b>0,000</b> | <b>0,000</b> |
|                                   |              |              |              |              |              |
| <b>TOTAAL</b>                     | <b>0,000</b> | <b>0,000</b> | <b>0,000</b> | <b>0,188</b> | <b>0,188</b> |

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)<sup>(12)</sup>

| <b>GOEDGEKEURDE<br/>KREDIETEN</b>                                                                    | <b>Jaar<br/>2024</b> | <b>Jaar<br/>2025</b> | <b>Jaar<br/>2026</b> | <b>Jaar<br/>2027<sup>(13)</sup></b> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-------------------------------------|
| <b>Posten opgenomen in de lijst van het aantal ambten (ambtenaren en tijdelijke functionarissen)</b> |                      |                      |                      |                                     |
| 20 01 02 01 (centrale diensten 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                                   |

<sup>(12)</sup> Specificeer onder de tabel hoeveel fte's binnen het aangegeven aantal reeds zijn toegewezen voor het beheer van de actie en/of binnen uw DG kunnen worden heringezet, en wat uw nettobehoeften zijn.

<sup>(13)</sup> Het technische en digitale kader vereist vanaf 2027 extra personele middelen op het niveau van één fte/jaar. Voor de daaropvolgende jaren wordt hiermee niet vooruitgelopen op het volgende MFK.



| <b>Extern personeel (in fte's)</b>                            |                        |   |   |   |          |
|---------------------------------------------------------------|------------------------|---|---|---|----------|
| 20 02 01 (AC, END van de “totale financiële middelen”)        |                        | 0 | 0 | 0 | 0        |
| 20 02 03 (AC, AL, END en JPD in de EU-delegaties)             |                        | 0 | 0 | 0 | 0        |
| Admin.<br>ondersteuning<br>[XX.01.YY.Y<br>Y]                  | - centrale<br>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        |
| <b>TOTAAL</b> <sup>(14)</sup>                                 |                        | 0 | 0 | 0 | <b>1</b> |

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

<sup>(14)</sup> 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.

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 moet worden gebruikt 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”.

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

|                  |              |              |              |              |              |
|------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>RUBRIEK 7</b> |              |              |              |              |              |
|                  |              |              |              |              |              |
| <b>TOTAAL</b>    | <b>0,000</b> | <b>0,000</b> | <b>0,000</b> | <b>0,250</b> | <b>0,250</b> |

### 3.2.6. Verenigbaarheid met het huidig 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 miljoen EUR (tot op drie decimalen)

|                                    | Jaar<br>2024 | Jaar<br>2025 | Jaar<br>2026 | Jaar<br>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 miljoen EUR (tot op drie decimalen)

| Begrotingsonde | Voor het | Gevolgen van het voorstel/initiatief <sup>(15)</sup> |
|----------------|----------|------------------------------------------------------|
|----------------|----------|------------------------------------------------------|

<sup>(15)</sup> Voor traditionele eigen middelen (douanerechten en suikerheffingen) moeten nettobedragen worden vermeld, d.w.z. na aftrek van 20 % aan inningskosten.

| rdeel voor<br>ontvangsten: | lopende<br>begrotingsjaar<br>beschikbare<br>kredieten | Jaar<br><b>2024</b> | Jaar<br><b>2025</b> | Jaar<br><b>2026</b> | Jaar<br><b>2027</b> |
|----------------------------|-------------------------------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| 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).

[...]

#### 4. DIGITALE DIMENSIES

##### 4.1. Voorschrift 1 (V1): Het technisch certificaat in elektronische vorm verlangen

- a) Richtlijn 2014/45/EU (periodieke technische controle), artikel 8, lid 2.
- b) Hoewel de huidige richtlijn periodieke technische controle het gebruik van elektronisch geproduceerde technische certificaten toestaat, moet een gecertificeerde afdruk worden afgegeven aan de persoon die het voertuig voor periodieke technische controle aanbiedt. De maatregel beperkt de verplichting tot de afgifte van alleen een elektronisch document, terwijl een afdruk uitsluitend wordt verstrekt als de persoon die het voertuig aanbiedt daarom verzoekt.
- c) De uitwisseling van gegevens in verband met periodieke technische controles in het kader van V1 zal de handhavingsinstanties in staat stellen de status van in de EU ingeschreven voertuigen te controleren in het geval van een controle langs de weg of met het oog op herinschrijving, zonder dat de eigenaar van het voertuig een gedrukt certificaat hoeft te tonen.
- d) Betrokken belanghebbenden: lidstaten, voertuigeigenaren.
- e) Beheer van bestaande nationale voertuigregisters en databanken voor periodieke technische controles.

##### **Voorschrift 2 (V2): De inschrijvingsinstanties van andere EU-lidstaten elektronische toegang verlenen tot relevante gegevens, met inbegrip van in nationale databanken opgeslagen rapporten van periodieke technische controles, met gebruik van een gemeenschappelijke interface**

- a) Herzene Richtlijn 1999/37/EG (richtlijn kentekenbewijzen van motorvoertuigen), artikel 15, en Richtlijn 2014/45/EU (periodieke technische controle), artikel 16, Richtlijn 2014/45/EU (periodieke technische controle) en Richtlijn 2014/47/EU (controle langs de weg), artikel 18 bis.
- b) Op grond van deze maatregel moeten de lidstaten toegang verlenen aan andere lidstaten die verzoeken om gegevens in verband met de inschrijving of periodieke technische controle van een voertuig en de geschiedenis van de kilometerstand van de op hun grondgebied ingeschreven voertuigen.
- c) Betrokken belanghebbenden: lidstaten, Commissie.
- d) Om de uitwisseling van gegevens te vergemakkelijken, zouden de lidstaten op grond van de maatregel hun nationale databanken (voertuigregisters en gerelateerde databanken voor periodieke technische controles, 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 van diverse informatie over wegvervoer tussen de lidstaten.

##### **Voorschrift 3 (V3): Invoering van de afgifte van kentekenbewijzen in digitaal formaat om de huidige papieren documenten (en chipkaarten) geleidelijk te vervangen**

- a) Herzene Richtlijn 1999/37/EG (richtlijn kentekenbewijzen van motorvoertuigen), artikelen 2, 3, en 5 en bijlage III.
- b) Met de maatregel wordt de verplichting ingevoerd om nieuwe kentekenbewijzen standaard 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.

- c) Betrokken belanghebbenden: lidstaten, voertuigeigenaren.
- d) De maatregel is van toepassing op alle voertuigcategorieën die in de lidstaten moeten worden geregistreerd. Met het oog op de identificatie van voertuigen in het wegverkeer en de herinschrijving moeten de lidstaten de digitale versie van het kentekenbewijs erkennen. Net als de fysieke documenten zou het digitale kentekenbewijs van voertuigen 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 opslaan dan de papieren versie) en om verificatie door de instanties mogelijk te maken.

**Voorschrift 4 (V4): Nieuwe gegevens toevoegen aan het voertuigregister — verplichte minimumreeks (waaronder: land van eerste inschrijving, inschrijvingsstatus, status met betrekking tot de periodieke technische controle, wijzigingen als gevolg van transformatie)**

- a) Herzien Richtlijn 1999/37/EG (richtlijn kentekenbewijzen van motorvoertuigen), artikel 6 en bijlagen I en II.
- b) Hiermee zal worden voorzien in een minimumreeks verplichte gegevens die door de lidstaten moeten worden geregistreerd. Nieuwe gegevenselementen kunnen onder meer het volgende omvatten: a. land waar het voertuig voor het eerst is ingeschreven; b. status van het voertuig (bv. uitgeschreven, tijdelijk uitgeschreven, opgeschort, uitgevoerd, autowrak, gesloopt); c. status met betrekking tot de periodieke technische controle (goedgekeurd zonder of met kleine gebreken, beperkte geldigheid met grote gebreken — kritieke gebreken) en geldigheid van het technisch certificaat (met inbegrip van de uiterste geldigheidsdatum), alsook de status van de batterij (voor elektrische voertuigen): het batterijidentificatienummer en informatie met betrekking tot de vraag of de batterij is gerepareerd of vervangen; d. wijzigingen in de documentatie of transformatie — elke belangrijke opknapbeurt van het voertuig die moet worden goedgekeurd en geregistreerd; e. voor een voertuig dat permanent is uitgeschreven, informatie over de redenen voor uitschrijving.
- c) Betrokken belanghebbenden: lidstaten, voertuigeigenaren.
- d) Beheer van bestaande nationale voertuigregisters en databanken voor periodieke technische controles.

**Voorschrift 5 (V5): Registratie van kilometerstanden in nationale databanken**

- a) Artikel 4 bis van Richtlijn 2014/45/EU (periodieke technische controle).
- b) 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).



- c) Betrokken belanghebbenden: lidstaten, voertuigreparateurs, werkplaatsen, voertuigfabrikanten, voertuigeigenaren en potentiële kopers.

**Voorschrift 6 (V6): Mededeling van informatie door de lidstaten aan de Commissie**

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

#### 4.2. Gegevens

Op het niveau van de Commissie worden geen gegevens verzameld, afgezien van cumulatieve gegevens zoals verstrekt in de rapportage door de lidstaten (zie V6 hierboven en punt 2.1 van dit memorandum over monitoring en rapportage voor meer details). Deze 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 voorschriften (V1, V2, V3, V4 en V5, zie hierboven) zijn in overeenstemming met de verordening betreffende één digitale toegangspoort door de onlinetoegang tot voertuiggerelateerde informatie, relevante administratieve procedures en diensten voor ondersteuning en probleemoplossing te vergemakkelijken.

Ze dienen ook de doelstellingen van de datastrategie van de EU voor de ontwikkeling van Europese dataruimten voor overheidsdiensten die de handhaving van wetgeving, met inbegrip van verkeersveiligheid en milieuwetgeving, kunnen ondersteunen.

De uitwisseling van informatie over technische en inschrijvingsgegevens moet worden afgestemd op de relevante regels inzake 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 voor periodieke technische controles, 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 van diverse informatie over wegvervoer tussen de lidstaten. Er hoeft geen extra software te worden ontwikkeld voor het verzamelen van berichtenstatistieken. MOVE-HUB kan ook worden gebruikt om de geschiedenis van de kilometerstand van voertuigen die overeenkomstig V5 is

geregistreerd, mee te delen bij de herinschrijving van een voertuig in een andere lidstaat.

Andere voorschriften (V1, V3, V4) vereisen geen centrale oplossing en zullen worden gebaseerd op de bestaande nationale digitale oplossingen. V5 vereist ofwel het opzetten van nationale databanken (vergelijkbaar met het Belgische Car-Pass-systeem), ofwel het gebruik van hun nationaal voertuigregister om kilometerstanden te registreren.

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

Voor V6 zal gebruik worden gemaakt van het door de Commissie opgerichte onlineplatform (“e-platform”<sup>(16)</sup>) om de communicatie tussen de Commissie en de lidstaten te vergemakkelijken.

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

De rapportageperiode van de lidstaten is om de drie jaar en het e-platform heeft tot doel de automatische bundeling van gegevens door middel van specifieke rapportagefuncties te vergemakkelijken.

#### 4.4. Interoperabiliteitsbeoordeling

V2 vereist dat de lidstaten andere lidstaten toegang verlenen die om gegevens verzoeken in verband met de inschrijving of periodieke technische controle van een voertuig van de op hun grondgebied ingeschreven voertuigen. Om de uitwisseling van gegevens te vergemakkelijken, zouden de lidstaten op grond van V2 hun nationale databanken (voertuigregisters en gerelateerde databanken voor periodieke technische controles, 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 van diverse informatie over wegvervoer tussen de lidstaten.

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

1. een positief effect hebben op de juridische grensoverschrijdende interoperabiliteit omdat hiermee een samenhangend rechtskader wordt geboden voor het gebruik van en de toegang tot de genoemde certificaten en documenten over de grenzen heen;
2. een positief effect hebben op de semantische grensoverschrijdende interoperabiliteit, omdat hiermee een duidelijk kader wordt geboden om een gemeenschappelijk formaat en een gemeenschappelijke betekenis van de uitgewisselde gegevens te verduidelijken;

---

<sup>(16)</sup> 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).

3. een positief effect hebben op de technische grensoverschrijdende interoperabiliteit omdat de berichtstructuur deze geschikt zal maken voor grensoverschrijdend gebruik. Dit wordt verder versterkt indien de lidstaten besluiten gebruik te maken van de MOVE-HUB-oplossing, die reeds 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 zij ervoor zorgen dat deze geen belemmeringen voor de interoperabiliteit opwerpen;

4. een positief effect hebben op de organisatorische interoperabiliteit omdat de lidstaten verplicht zijn hun processen op elkaar af te stemmen om het gebruik en de toegang van 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 voorschriften van digitaal belang te vergemakkelijken, moeten de uitvoeringshandelingen/gedelegeerde handelingen voor de volgende doeleinden worden vastgesteld:

- a) Er moet een minimumreeks worden vastgesteld van de nodige technische gegevens voor de uitvoering van periodieke technische controles, die kosteloos en onverwijld ter beschikking moet worden gesteld van de bevoegde instanties; die instanties moeten er vervolgens voor zorgen dat de door hen gemachtigde controlecentra toegang tot die reeks hebben. In een uitvoeringshandeling tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/621 van de Commissie moeten aanvullende technische voorschriften worden vastgelegd.
- b) Om eenvormige voorwaarden voor het gebruik van het digitale kentekenbewijs te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om interoperabiliteitsfuncties en beveiligingsmaatregelen te specificeren die van toepassing zijn op de QR-codes die op kentekenbewijzen worden aangebracht.
- c) Om grensoverschrijdende problemen aan te pakken, moeten de lidstaten elkaar bijstaan bij de uitvoering van deze richtlijn. Daartoe zijn regels inzake de uitwisseling van informatie en voertuiggegevens nodig om de juridische en technische status van voertuigen en de geschiedenis van de kilometerstand te controleren.
- d) De functies van MOVE-HUB moeten verder worden uitgebreid om de noodzakelijke uitwisseling van informatie en/of voertuiggegevens voor de toepassing van deze richtlijn mogelijk te maken, met name om het formaat en de inhoud van de uit te wisselen informatie/gegevens te specificeren. De lidstaten moeten hun voertuigregisters en elektronische systemen met informatie over technische certificaten en de geschiedenis van de kilometerstand verbinden met het MOVE-HUB-systeem.
- e) Er moet worden gezorgd voor eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van de rapportagevereisten door de lidstaten, die om de drie jaar verslag moeten uitbrengen over de uitvoering van deze richtlijn.