



Brussel, 27 november 2025
(OR. en)

15613/25

**Interinstitutioneel dossier:
2025/0097 (COD)**

**TRANS 557
CODEC 1852
ENV 1240
MI 922**

NOTA

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	de Raad
nr. vorig doc.:	14625/25
nr. Comdoc.:	8255/25
Betreft:	Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2014/45/EU betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en Richtlijn 2014/47/EU betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen - Algemene oriëntatie

I. INLEIDING

1. Op 24 april 2025 heeft de Commissie twee wetgevingsvoorstellen ingediend om het pakket inzake technische controles van 2014 te herzien. Een van de voorstellen beoogt de wijziging van Richtlijn 2014/45/EU betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en Richtlijn 2014/47/EU betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen, terwijl het andere voorstel Richtlijn 1999/37/EG inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen moet vervangen.

2. Beide voorstellen hebben het algemene doel de verkeersveiligheid in de EU verder te verbeteren, bij te dragen tot duurzame mobiliteit en het vrije verkeer van personen en goederen in de EU te bevorderen. Daarnaast worden met het voorstel tot wijziging van de richtlijn betreffende de periodieke technische controle en de richtlijn betreffende de technische controle langs de weg de volgende specifieke doelstellingen nagestreefd:
 - a. de consistentie, objectiviteit en kwaliteit van technische controles waarborgen door rekening te houden met de technologische vooruitgang, met name met betrekking tot het controleren van elektrische voertuigen en geavanceerde rijhulpsystemen, de toepassing van nieuwe testmethoden voor gasvormige emissies (NOx en deeltjesaantal) en geluidsemisies, en het gebruik van apparatuur voor emissie- en geluidsmeting op de openbare weg om voertuigen met hoge emissies op te sporen;
 - b. manipulatie verminderen en de opsporing verbeteren van gebrekkige voertuigen met defecte of gemanipuleerde veiligheids- en emissiebeheersingssystemen en gemanipuleerde kilometertellers. Deze doelstelling wordt nagestreefd door middel van wijzigingen van het toepassingsgebied en de frequentie van regelmatige controles, wijzigingen van de controlenormen en de invoering van een systeem voor de registratie van kilometerstanden;
 - c. de elektronische opslag en de uitwisseling van relevante gegevens over voertuigidentificatie en -status verbeteren waardoor wordt gezorgd voor een grotere beschikbaarheid van gegevens en de wederzijdse erkenning door handhavingsinstanties wordt bevorderd.

II. WERKZAAMHEDEN BIJ ANDERE INSTELLINGEN

3. Het Europees Parlement heeft de Commissie vervoer en toerisme (TRAN) aangewezen als de bevoegde commissie voor dit voorstel, en de heer Jens GIESEKE (PPE, DE) werd op 22 september 2025 aangewezen als rapporteur.
4. Het Europees Economisch en Sociaal Comité bracht op 18 september 2025 advies uit. Het Europees Comité van de Regio's besloot geen advies uit te brengen.

III. WERKZAAMHEDEN IN DE RAAD EN ZIJN VOORBEREIDENDE INSTANTIES

5. Op 30 april 2025 is de Groep landtransport onder het Poolse voorzitterschap begonnen met de werkzaamheden aan het voorstel met een algemene presentatie van de Commissie en een presentatie van de effectbeoordeling¹.
6. Onder het Poolse voorzitterschap wisselde de Raad op 5 juni 2025 van gedachten over het pakket inzake technische controles. De ministers waren ingenomen met de herziening van de huidige richtlijnen en met het streven naar meer harmonisatie, digitalisering en modernisering. Tijdens hun interventies onderstreepten verscheidene ministers ook dat de uitvoeringstermijnen haalbaar moeten zijn en dat de kosten en administratieve lasten tot een minimum moeten worden beperkt.
7. Het Deense voorzitterschap heeft het voorstel tussen juli en november 2025 uitvoerig besproken in de groep. Het voorzitterschap heeft acht compromisteksten opgesteld op basis van de opmerkingen van de delegaties tijdens de vergaderingen van de groep en in de vorm van schriftelijke opmerkingen.
8. De delegaties erkennen de voorbereidende werkzaamheden van de Commissie, maar uitten verschillende bedenkingen. Deze bedenkingen hadden betrekking op de extra kosten voor voertuigeigenaren van wie de voertuigen gedetailleerder of vaker zouden worden gecontroleerd, op de capaciteitsbeperkingen en de efficiënte werking van controlecentra en de teams die de controles langs de weg uitvoeren, en op administratiekosten, zoals exploitatiekosten voor nieuwe apparatuur. Verscheidene delegaties wilden dat sociale overwegingen met betrekking tot eigenaars van oudere auto's een grotere rol zouden spelen in het voorstel, en wezen erop dat technische gebreken in auto's niet vaak de oorzaak van ongevallen zijn.
9. Een ander punt van zorg was de praktische haalbaarheid. De delegaties plaatsten vraagtekens bij de schaalbaarheid van nieuwe testmethoden waarvan het gebruik enkel in laboratoriumomstandigheden was bewezen (NOx-meting van dieselauto's nadat het voertuig is warmgelopen) en bij het opleggen aan de lidstaten van methoden die nog niet zijn ontwikkeld (deeltjesaantalmeting en NOx-meting van benzineauto's) of nog niet op grote schaal worden gebruikt (emissiemeting via teledetectie).

¹ Het effectbeoordelingsverslag is opgenomen als bijlage bij het andere voorstel (doc. ST 8259/25 ADD 5-7).

10. Sommige delegaties steunden het Commissievoorstel betreffende teledetectie, terwijl andere delegaties hun steun uitspraken voor nieuwe emissietests indien toegepast op beperktere voertuiggroepen of enkel bij controles langs de weg. Bijgevolg was het bijzonder moeilijk om een compromis te vinden over nieuwe emissietestmethoden en teledetectie.
11. De voornaamste wijzigingen van het voorzitterschap zijn:

Richtlijn betreffende de periodieke technische controle

- a. Toepassingsgebied en minimale controlefrequentie (artikelen 2 en 5 van de gewijzigde handeling): het compromis handhaaft het toepassingsgebied van de controles en de minimumfrequenties zoals die momenteel worden toegepast. Dit betekent dat de voorgestelde overschakeling op jaarlijkse in plaats van tweejaarlijkse controles na 10 jaar en de invoering van extra controles voor bestelwagens niet worden gevolgd, en dat de huidige uitzondering op grond waarvan motorfietsen van het toepassingsgebied van alternatieve maatregelen kunnen worden uitgesloten, wordt gehandhaafd.
- b. Controle in een andere lidstaat dan de lidstaat van inschrijving (artikel 4, lid 4, artikel 5, lid 1, laatste alinea, en artikel 8, lid 1 bis): het compromis volgt de aanpak van de Commissie voor een tijdelijk technisch certificaat in een andere lidstaat, maar breidt het toepassingsgebied uit tot lichte bedrijfsvoertuigen. Met het compromis wordt de communicatie tussen de betrokken lidstaten versterkt en wordt meer flexibiliteit geboden met betrekking tot het tijdstip waarop de daaropvolgende periodieke technische controle in de lidstaat van inschrijving moet worden uitgevoerd.
- c. Kilometerstanden (artikel 4 bis): het voorzitterschap handhaaft de verplichting uit het voorstel om nationale databanken met kilometerstanden op te zetten, waardoor een doeltreffend instrument wordt geboden om fraude met de door het voertuig afgelegde kilometers te bestrijden. Er wordt gespecificeerd dat dit enkel mag gelden voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen. De verplichte registratie van de kilometerstand in de databank zou in minder gevallen gelden dan volgens het voorstel: naast de controlecentra, die reeds kilometerstanden moeten registreren, zouden zowel door autofabrikanten erkende werkplaatsen als fabrikanten van verbonden voertuigen in het registratiesysteem worden opgenomen. Lidstaten mogen zelf beslissen of kilometerstanden in andere gevallen in de databank moeten worden opgenomen.

- d. Nieuwe emissietestmethoden (artikel 6, bijlage I, punt 8.2): het compromis is enerzijds bedoeld om periodieke technische controles gevoelig genoeg te maken om emissie-storingen op te sporen bij moderne voertuigen, die veel schoner zijn wanneer zij werken volgens de configuraties van de fabrikanten, om zo een betekenisvolle bijdrage te leveren aan de beleidsdoelstellingen van de EU met betrekking tot de luchtkwaliteit² en aan de toepassing van nieuwe emissienormen voor voertuigen³. Daartoe wordt in beginsel het voorstel van de Commissie gesteund voor deeltjesaantal- en NOx-meting in controlecentra. Anderzijds verlaagt het compromis, gezien de resterende belemmeringen, namelijk het gebrek aan betrouwbare methoden en praktische schaalbaarheid, de onmiddellijke druk op de capaciteiten van controlecentra en vermindert het het risico dat de robuustheid van de testresultaten in het gedrang komt, door te voorzien in een gefaseerde ontwikkeling op basis van uitvoeringshandelingen waarbij de testmethoden en het toepassingsgebied worden gespecificeerd, gevolgd door specifieke uitvoeringstermijnen.
- e. Elektronisch technisch certificaat (artikel 8): bijna alle delegaties steunden het voorstel om over te stappen op een elektronisch technisch certificaat dat in de Europese portemonnee voor digitale identiteit wordt opgenomen, terwijl de persoon die het voertuig aanbiedt nog steeds om een afdruk kan verzoeken. In het compromis is bepaald dat met de afgifte van certificaten in de portemonnees vier jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn wordt begonnen. Het compromis vereist niet langer dat een papieren kopie wordt gecertificeerd. Het volstaat dat de authenticiteit ervan kan worden geverifieerd aan de hand van een QR-code.
- f. Gegevensuitwisseling en verslaglegging (artikelen 16, 20 en 20 bis): de delegaties steunden in het algemeen de doelstelling om de grensoverschrijdende interoperabiliteit en de uitwisseling van realtimegegevens tussen nationale autoriteiten en, bij uitbreiding, controlecentra te verbeteren. Een groot aantal lidstaten was het er echter niet mee eens dat een dergelijke uitwisseling uitsluitend moet voortbouwen op het door de Commissie ontwikkelde MOVE-HUB-systeem. Daarom heeft het voorzitterschap in artikel 16 een nieuw lid opgenomen op grond waarvan de lidstaten hun eigen systemen of systemen van derden, waaronder Eucaris, kunnen gebruiken om gegevens uit te wisselen en verbinding te maken met het elektronische MOVE-HUB-systeem.

² Richtlijn (EU) 2024/2881 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2024 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (PB L, 2024/2881, 20.11.2024).

³ Meest recent: Verordening (EU) 2024/1257 van het Europees Parlement en de Raad van 24 april 2024 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, met betrekking tot hun emissies en de duurzaamheid van batterijen (Euro 7) (PB L, 2024/1257, 8.5.2024).

Het compromis handhaaft de nieuwe rapportageverplichting (artikel 20 bis), zij het met een beperkter toepassingsgebied: de rapportage zal vergelijkbaar zijn met de rapportage in het kader van de richtlijn betreffende controles langs de weg.

- g. Elektronische veiligheidssystemen⁴, gegevens van de fabrikant (artikel 5, leden 6 en 7) en lijst van andere te controleren punten in bijlage I, punt 3: in het compromis wordt nader ingegaan op de gegevensstroom van de fabrikanten en het gegevensbeheer, die moeten worden uitgewerkt in uitvoeringshandelingen. Het Commissievoorstel wees 62 nieuwe te controleren punten van het elektronische veiligheidssysteem aan. In het compromis wordt een deel van deze punten gegroepeerd onder andere bestaande te controleren punten, van een deel ervan wordt de controle vrijwillig gemaakt, en een deel ervan wordt geschrapt.
- Op verzoek van de delegaties worden twee te controleren punten toegevoegd: ten eerste een vrijwillig verband tussen terugroepacties voor voertuigen en technische controles, met als doel de resultaten van terugroepacties, die sterk verband houden met veiligheid en gezondheid, te verbeteren (punt 0.3); ten tweede een controle van de alarm- en brandbestrijdingssystemen (punt 9.13).

Richtlijn betreffende de technische controle langs de weg

- a. Toepassingsgebied (artikel 2 van de gewijzigde handeling): het compromis steunt de uitbreiding van het toepassingsgebied van het systeem voor controles langs de weg tot lichte bedrijfsvoertuigen van categorie N1. Het tracht tegemoet te komen aan de ernstige bezwaren van sommige delegaties door enerzijds toe te staan dat zij van het toepassingsgebied worden uitgesloten indien zij na twee jaar en vervolgens jaarlijks aan een periodieke technische controle worden onderworpen, en anderzijds door het streefcijfer voor de dekking van het wagenpark in artikel 5 te wijzigen.
- b. Teledetectie (artikelen 4 bis en 21 van het voorstel, en artikel 9 bis en artikel 18, lid 3, van het compromis): teledetectie is in het compromis opgenomen als vrijwillige maatregel. Dit kan worden herzien nadat extra praktijkervaring is opgedaan. Om de grensoverschrijdende follow-up na de detectie van een voertuig met hoge emissies te vergemakkelijken, kan de Commissie uitvoeringshandelingen vaststellen om drempelwaarden vast te leggen voor een dergelijke grensoverschrijdende samenwerking.

⁴ Dit onderwerp werd omgedoopt tot “geavanceerde rijassistentiesystemen en andere veiligheidssystemen”.

- c. Percentage voertuigen dat aan een initiële controle langs de weg moet worden onderworpen (artikel 5): het compromis volgt het voorstel en legt streefcijfers vast voor de controle van het wagenpark per lidstaat, in plaats van een Uniebreed streefcijfer, alsmede een nieuw streefcijfer voor de controle van lichte bedrijfsvoertuigen van categorie N1. Dit laatste streefcijfer is vastgelegd in verhouding tot het totale aantal controles van zware bedrijfsvoertuigen (10 %), in plaats van te worden vastgelegd op 2 % van het aantal geregistreerde lichte bedrijfsvoertuigen per jaar, zoals voorgesteld door de Commissie.
- d. Controle van de wijze waarop de lading is vastgezet (artikel 10, lid 1, punt c), artikel 13): het compromis weerspiegelt het standpunt van de meerderheid van de delegaties dat de controleverplichting alleen betrekking kan hebben op de initiële technische controle langs de weg, aangezien er onvoldoende controlemiddelen zijn om een nadere controle van de wijze waarop de lading is vastgezet uit te voeren op elk voertuig dat aan een controle wordt onderworpen. Daarom zal een nadere controle nog steeds gebaseerd zijn op het oordeel van de controleur na de verplichte visuele beoordeling van de wijze waarop de lading is vastgezet.
- e. Gegevensuitwisseling en verslaglegging (artikelen 18 bis en 20): het compromis voorziet in gegevensuitwisseling die is afgestemd op het voorstel voor de richtlijn betreffende de periodieke technische controles en verslaglegging die nauw aansluit bij het voorstel van de Commissie en de huidige praktijk.
- f. Inhoud en methoden van de nadere controle (artikelen 10 en 11, bijlage II): indien de mogelijke te controleren punten voor nadere controles langs de weg samenvallen met die welke relevant zijn voor periodieke technische controles, zijn de door het voorzitterschap voorgestelde wijzigingen identiek aan die welke voor de richtlijn betreffende de periodieke technische controles zijn voorgesteld. Er worden echter twee wijzigingen aangebracht: ten eerste wordt in artikel 10, lid 1, van het compromis verduidelijkt dat de standaardmethode voor de initiële controle langs de weg een visuele controle is, die kan worden aangevuld met het gebruik van specifieke apparatuur. Wat ten tweede de meting van NO_x-emissies door dieselmotoren betreft, wordt in het compromis voorgesteld om metingen tijdens controles langs de weg binnen de omzettingstermijn van drie jaar in te richten, aangezien het probleem van de voorbereiding van voertuigen niet bestaat wanneer de motor warm is op het moment van de controle. In overweging 15a wordt verduidelijkt dat indien de lidstaat voor de nadere controle gebruikmaakt van centra voor technische controle, een dergelijke nadere controle zal afhangen van de invoering van relevante controlemethoden in die centra na de vaststelling van uitvoeringshandelingen. In overeenstemming met de aanpak van teledetectie is teledetectie in het compromis toegevoegd als alternatieve methode, met bevestiging door middel van de standaardtestmethode (punten 8.1.1 en 8.2.2.2 tot en met 8.2.3.3).

Omzetting (artikel 3 van het wijzigingsbesluit)

12. Gezien de ambitieuze en complexe aard van de vereisten die met de voorgestelde herzieningen worden ingevoerd, verzochten veel lidstaten om een langere omzettingstermijn, die in het compromis is verlengd tot drie jaar. Voor elementen die bijzonder moeilijk uit te voeren zijn, werd voorzien in specifieke uitvoeringsfasen na de vaststelling van uitvoeringshandelingen (zie punt 11, d), hierboven voor emissietests, en artikel 8 van de richtlijn betreffende de periodieke technische controles voor de afgifte van elektronische technische certificaten).
13. In de vergadering van de groep van 13 november 2025 steunden de delegaties over het algemeen het compromis van het voorzitterschap⁵ met het oog op een algemene oriëntatie. Sommige delegaties verzochten om nadere verduidelijking of vroegen aanvullende wijzigingen. De Commissie erkende de technische werkzaamheden van het voorzitterschap, maar benadrukte dat verschillende elementen van de hervorming die zij het belangrijkste achtte ofwel zijn beperkt qua toepassingsgebied of ambitie, ofwel zijn geschrapt. De Commissie hield haar standpunt in beraad, ook met betrekking tot bepaalde bevoegdheidsdelegaties om gedelegeerde en uitvoeringshandelingen vast te stellen.
14. Het Comité van permanente vertegenwoordigers heeft op 21 november met een ruime meerderheid zijn goedkeuring gehecht aan het compromis in de bijlage en in addendum 1⁶ bij deze nota. Sommige delegaties herhaalden hun nog steeds grote bezorgdheid over de complexiteit en de administratieve of technische lasten.

IV. CONCLUSIES

15. In het licht van het bovenstaande wordt de Raad (Vervoer, Telecommunicatie en Energie) verzocht tijdens zijn zitting op 4 december 2025 overeenstemming te bereiken over een algemene oriëntatie.

⁵ Doc. ST 14625/25 + ADD 1 REV 1.

⁶ Identiek aan de tekst in document ST 14625/25 + ADD 1 REV 1, met uitzondering van enkele taalkundige correcties.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

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

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité⁷,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's⁸,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

⁷ PB C [...], [...], blz. [...].

⁸ PB C [...], [...], blz. [...].

- (1) Bepalingen inzake technische controles maken al tientallen jaren deel uit van de wetgeving van de Unie. Ze worden echter geleidelijk geharmoniseerd. Unierecht van die strekking is voor het laatst herzien in 2014 met het “pakket technische controles”⁹. Om de handhaving te verbeteren, is bij de opeenvolgende herzieningen van de regels het toepassingsgebied van de te controleren voertuigen en van de geharmoniseerde regels geleidelijk uitgebreid, met inbegrip van de regels inzake controles langs de weg en kentekenbewijzen van voertuigen. De vereiste testmethoden, procedures en bijbehorende documenten werden gespecificeerd en bijgewerkt om rekening te houden met de technologische vooruitgang.
- (2) In Richtlijn 2014/45/EU zijn de minimale inhoud en frequentie van de controles vastgelegd voor elke voertuigcategorie, behalve voor motorfietsen, waarvoor de lidstaten een ruimere discretionaire bevoegdheid hebben. Die richtlijn bevat ook minimumeisen voor de onafhankelijkheid van controlecentra, de opleiding van controleurs, controleapparatuur en de inhoud van het technisch certificaat. De geldigheid van dat certificaat en van elk ander bewijs van testen moet door de lidstaten worden erkend met het oog op het vrije verkeer en de herinschrijving van een voertuig dat al in een andere lidstaat is ingeschreven.

⁹ Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PB L 127 van 29.4.2014, blz. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>), Richtlijn 2014/47/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen en tot intrekking van Richtlijn 2000/30/EG (PB L 127 van 29.4.2014, blz. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj>), en Richtlijn 2014/46/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 tot wijziging van Richtlijn 1999/37/EG van de Raad inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen (PB L 127 van 29.4.2014, blz. 129, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

- (3) Richtlijn 2014/47/EU vormt een aanvulling op Richtlijn 2014/45/EU door de lidstaten te verplichten controles langs de weg uit te voeren van zware bedrijfsvoertuigen van meer dan 3,5 ton, met inbegrip van bussen, vrachtwagens en aanhangwagens, waarbij jaarlijks 5 % van het wagenpark van de Unie moet worden gecontroleerd. Die controles omvatten een initiële controle langs de weg en, als de controleur dat nodig acht, een nadere technische controle langs de weg. De tijdens de nadere controle geteste punten zijn dezelfde als bij periodieke technische controles en kunnen ook een controle van het vastzetten van de lading omvatten. Als tijdens een controle langs de weg een groot of gevaarlijk gebrek wordt vastgesteld, moet de lidstaat waar de controle heeft plaatsgevonden de lidstaat van inschrijving daarvan in kennis stellen om de reparatie af te dwingen van het voertuig dat uit het verkeer is gehaald.
- (4) Als gevolg van de snelle technologische vooruitgang zijn een aantal van de huidige regels voor het testen van voertuigen achterhaald en moeten die worden gewijzigd om ze aan te passen aan nieuwere technologieën en voertuigen, waaronder elektrische voertuigen en hybride elektrische voertuigen. Het testkader moet verder bijdragen tot de daling van de uitstoot van het vervoer en tot het versnellen en benutten van de digitalisering van de vervoerssector. Het kader moet ook beter worden aangepast aan de evoluties van de voertuigtechnologie, de samenstelling van het wagenpark en de testmethoden.
- (5) De digitale transitie is een van de prioriteiten van de Unie. In het kader van de actualisering van de huidige regels voor het testen van voertuigen is het ook belangrijk om de administratieve procedures grotendeels te harmoniseren, vereenvoudigen en digitaliseren, en de resterende hinderpalen voor het vrije verkeer op te ruimen. Het gaat onder meer om het niet erkennen van periodieke technische controles die in andere lidstaten dan de lidstaat van inschrijving zijn uitgevoerd. Dat kan het vrije verkeer van personen binnen de Unie belemmeren, evenals het recht om zich te vestigen in een andere lidstaat dan die waar het voertuig op dat moment is ingeschreven.
- (5a) De controle gedurende de levenscyclus van een voertuig moet betrekkelijk eenvoudig, snel en goedkoop zijn, en tegelijkertijd doeltreffend wat betreft de verwezenlijking van de doelstellingen van de richtlijnen.

- (6) Sommige van de bestaande emissietestmethoden zijn ontoereikend voor het testen van voertuigen met moderne beheersingstechnologie voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en met een lage basisuitstoot. Er is ook potentieel om de uitstoot van verontreinigende stoffen verder te verminderen door geschiktere tests en controles. Gebruik van de beste beschikbare, evenredige en geschikte testmethoden zou de lidstaten helpen bij het halen van strengere luchtkwaliteitsnormen, namelijk de grenswaarden voor de bescherming van de menselijke gezondheid die zijn vastgesteld bij Richtlijn (EU) 2024/2881 van het Europees Parlement en de Raad¹⁰, met name voor fijne zwevende deeltjes en stikstofoxiden (NO_x).
- (7) Het aantal doden en zwaargewonden op de wegen in de Unie blijft onaanvaardbaar hoog, met 20 400 doden in 2023. Er zijn dan ook meer maatregelen nodig om de doelstellingen voor verkeersveiligheid te halen die zijn vastgelegd in het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030¹¹.
- (8) De technische controle van motorfietsen heeft uitgesproken voordelen voor de verkeersveiligheid. Dat blijkt ook uit het aantal lidstaten dat motorfietsen al in hun regelgevingskader voor technische controle heeft opgenomen. De lidstaten kunnen motorrijwielen met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm³ of met een nominaal continu maximumvermogen of nettovermogen van meer dan 11 kW uitsluiten van verplichte periodieke technische controles indien zij doeltreffende alternatieve verkeersveiligheidsmaatregelen hebben ingevoerd, zoals controles langs de weg.

¹⁰ Richtlijn (EU) 2024/2881 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2024 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (PB L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

¹¹ SWD(2019) 283 final, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

- (9) Volgens de lidstaten en vertegenwoordigers van de sector zijn de huidige wettelijke voorschriften die moeten waarborgen dat controlecentra kunnen beschikken over de voor periodieke technische controle benodigde gegevens, ondoeltreffend gebleken. Daarom moet, rekening houdend met de communicatievereisten in artikel 61 van en bijlage X bij Verordening (EU) 2018/858, worden gespecificeerd dat een minimale reeks gegevens kosteloos en zonder onnodige vertraging ter beschikking moet worden gesteld van de bevoegde instanties of gecentraliseerde gegevensinstanties die door de autoriteiten van een of meer lidstaten belast zijn met het beheer van de toegang tot die informatie, die er vervolgens voor moeten zorgen dat de controlecentra ook de vereiste toegang hebben.
- (10) Voor voertuigen van de categorieën M1 en N1 moet de lidstaat van inschrijving een door een andere lidstaat afgegeven voorlopig technisch EU-certificaat erkennen voor een periode van zes maanden, op voorwaarde dat de daaropvolgende periodieke technische controle wordt uitgevoerd in de lidstaat van inschrijving. Dit betekent dat het voertuig binnen de geldigheidstermijn van het voorlopige technische EU-certificaat moet terugkeren naar de lidstaat van inschrijving om de daaropvolgende periodieke technische controle te ondergaan. Dat zal bijdragen tot het vrije verkeer van personen en er tegelijk voor zorgen dat wordt voldaan aan de basisvereiste dat voertuigen in het algemeen moeten worden getest in de lidstaat van inschrijving. Om duidelijkheid te verschaffen over de status van het voertuig deelt de lidstaat die de controle uitvoert, het resultaat van de controle binnen korte tijd via MOVE-HUB mee aan de lidstaat van inschrijving.
- (11) Om dezelfde reden moet een lidstaat van inschrijving kunnen kiezen voor erkenning van door een andere lidstaat afgegeven technische certificaten. In dat geval moet hij de andere lidstaten en de Commissie daarvan in kennis stellen. De technische certificaten in kwestie moeten door alle lidstaten worden beschouwd als gelijkwaardig aan certificaten die worden afgegeven door de lidstaat van inschrijving.

- (12) Om fraude in verband met de kilometerstand van gebruikte voertuigen te bestrijden, wordt de kilometerstand geregistreerd tijdens de periodieke technische controle. Manipulatie van de kilometerstand kan van invloed zijn op de verkeersveiligheid, aangezien kopers worden misleid over de slijtage en dus over de onderhoudsbehoeften, en het voertuig waarschijnlijk niet het vereiste onderhoud heeft gekregen. De doeltreffendheid van die maatregel is echter beperkt gebleven omdat de eerste technische controle voor voertuigen van de categorieën M1 of N1 in de meeste lidstaten pas vier jaar na de eerste inschrijving wordt uitgevoerd, en daarna in veel lidstaten slechts om de twee jaar. Voortbouwend op extra ervaring in verschillende lidstaten met betrekking tot meerdere voertuigcategorieën, moeten de lidstaten er ten minste voor zorgen dat de kilometerstand wordt opgenomen telkens wanneer door autofabrikanten erkende reparateurs onderhouds- of reparatiewerkzaamheden aan een voertuig van de categorieën M1 of N1 uitvoeren, en dat die gegevens in een nationale databank of een nationaal voertuigregister worden geregistreerd. Erkende reparateurs werken binnen het distributiesysteem van een fabrikant. Om het aantal meetpunten in de geschiedenis van de kilometerstand van voertuigen verder te verhogen, kunnen de lidstaten andere dienstverleners, met name onafhankelijke reparatie- of onderhoudswerkplaatsen, en eventueel ook andere leveranciers van betrouwbare kilometerstanden, zoals verzekeringsmaatschappijen of autoverhuurbedrijven, toegang voor registratie verlenen tot dezelfde nationale databank of hetzelfde nationale voertuigregister. De lidstaten moeten deze gegevens ter beschikking stellen van de bevoegde autoriteiten en de houder van het kentekenbewijs, en moeten de geschiedenis van de kilometerstand (gegevens en/of beoordeling) aan de controleurs verstrekken.
- (12a) Bovendien moeten de lidstaten fabrikanten of hun vertegenwoordigers verplichten de kilometerstanden van verbonden voertuigen om de drie maanden door te geven. Aangezien de lidstaten geen rechtstreekse toegang tot die gegevens hebben, zijn zij niet verantwoordelijk voor de kwaliteit ervan. Om consumenten in staat te stellen fraude met de kilometerstand vast te stellen voordat zij een voertuig kopen, moeten de lidstaten consumenten er ook van op de hoogte brengen dat de houder van het kentekenbewijs over de geschiedenis van de kilometerstand beschikt, met name in het kader van de verkoop van voertuigen. De lidstaten kunnen besluiten een administratieve vergoeding in rekening te brengen bij het verstrekken van de geschiedenis van de kilometerstand aan de houder van het kentekenbewijs. Om de beschikbaarheid van statistieken over het voertuiggebruik te verbeteren zonder extra rapportagelast voor de nationale overheden, moeten de lidstaten de kilometerstand ter beschikking stellen van de nationale bureaus voor de statistiek en van de Commissie (Eurostat).

- (13) Hoewel elektrische voertuigen, waaronder hybride elektrische voertuigen, al vele jaren deel uitmaken van het verkeer en hun aantal gestaag toeneemt, zijn er geen geharmoniseerde regels voor de technische controle van de hoogspanningssystemen van dergelijke voertuigen en hebben de lidstaten diensgevolge verschillende testprotocollen ontwikkeld. Om de veilige werking van dergelijke voertuigen gedurende hun nuttige levensduur te waarborgen en tegenstrijdige testpraktijken in de lidstaten te vermijden, moeten toepasselijke te controleren punten worden opgenomen in de minimumeisen voor de inhoud van tests en de aanbevolen testmethoden.
- (13a) Om ervoor te zorgen dat elektrische en hybride elektrische voertuigen, met inbegrip van de nieuwe geavanceerde elektronische systemen, correct worden gecontroleerd, is het belangrijk dat de controleurs naar behoren worden opgeleid, zowel tijdens de initiële opleiding als tijdens bij- en nascholing. Om het mogelijk te maken dat de verschillende nieuwe typen voertuigen en systemen gecontroleerd worden, moeten de lidstaten de mogelijkheid hebben om controleurs goed te keuren die gespecialiseerd zijn in het keuren van alleen specifieke voertuigtypen, of in het uitvoeren van alleen bepaalde soorten controles. De lidstaten die van deze mogelijkheid gebruik wensen te maken, moeten ervoor zorgen dat de aan die controleurs afgegeven certificaten duidelijk aangeven welke beperkingen voor de controleur gelden bij het uitvoeren van technische controles.

- (14) Moderne voertuigen maken tegenwoordig gebruik van veel nieuwe geavanceerde elektronische systemen om de veiligheid te verbeteren en de bestuurder bij te staan. Die systemen kunnen niet of wel verplicht zijn voor typegoedkeuring in de gevallen waarin Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad¹² de installatie voorschrijft van een verscheidenheid aan geavanceerde rijhulpsystemen die zijn ontworpen om botsingen te vermijden en ongevallen met dodelijke en zwaar gewonde slachtoffers te beperken. Die systemen zullen echter niet de verwachte voordelen opleveren als ze in de loop van de tijd verslechteren of gemanipuleerd worden. Om te verzekeren dat ze de verwachte veiligheidsvoordelen opleveren, moeten die nieuwe elektronische systemen worden gecontroleerd tijdens periodieke technische controles en controles langs de weg. Om de veilige werking van geautomatiseerde voertuigen te waarborgen en elektronische veiligheidssystemen gedurende hun hele nuttige levensduur te testen, moeten toepasselijke testpunten worden opgenomen in de minimale voorschriften voor de inhoud van tests en de aanbevolen testmethoden in de respectieve bijlagen bij de Richtlijnen 2014/45/EU en 2014/47/EU.
- (15) Hoewel het wegvervoer aanzienlijk bijdraagt tot de uitstoot van schadelijke luchtverontreinigende stoffen, met name NO_x en fijnstof, zijn de huidige testmethoden voor uitlaatemissies niet aangepast aan recentere voertuigen en technologieën. Met Aanbeveling (EU) 2023/688 van de Commissie¹³ werd een eerste stap gezet in de harmonisatie van de deeltjesaantalmeting tijdens technische controles. In het belang van de volksgezondheid, de bescherming van het milieu en eerlijke concurrentie moeten de deeltjesaantalmeting en de meting van NO_x nu ook worden opgenomen in de toepasselijke punten die tijdens periodieke technische controles en controles langs de weg moeten worden getest, zoals vermeld in de bijlagen bij de Richtlijnen 2014/45/EU en 2014/47/EU.

¹² 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>).

¹³ Aanbeveling (EU) 2023/688 van de Commissie van 20 maart 2023 betreffende deeltjesaantalmetingen tijdens de periodieke technische controle van voertuigen met compressieontstekingsmotor (PB L 90 van 28.3.2023, blz. 46, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2023/688/oj>).

- (15a) Voor de meting van NO_x van voertuigen met compressieontstekingsmotor bij periodieke technische controles moet de Commissie door middel van uitvoeringshandelingen de voorschriften voor de voorbereiding van voertuigen specificeren, op basis van studies die de geschiktheid van methoden bevestigen, alsook welke euronormen in het toepassingsgebied moeten worden opgenomen, voordat deze voertuigen in het toepassingsgebied van de emissietests kunnen worden opgenomen. Het meten van NO_x van voertuigen met compressieontstekingsmotor tijdens controles langs de weg kan gemakkelijker worden uitgevoerd, aangezien voertuigen worden geselecteerd en al warmgelopen zijn voor de test. Indien follow-up gepland is in een controlecentrum dat technische controles uitvoert, hangt die follow-up af van de toepassing van geschikte emissietestmethoden overeenkomstig de uitvoeringshandelingen.
- (15b) Wat de deeltjesaantalmeting (PN) van voertuigen met elektrische-ontstekingsmotor betreft, moet de Commissie de methoden voor metingen en grenswaarden specificeren door middel van uitvoeringshandelingen voordat deze in het toepassingsgebied van de emissietesten kunnen worden opgenomen. De Commissie kan door middel van uitvoeringshandelingen de methode, de grenswaarden en de op te nemen euronormen bepalen voor het meten van NO_x van elektrische-ontstekingsmotoren.
- (15c) Terugroepacties voor voertuigen overeenkomstig Verordening (EU) 2018/858 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en overeenkomstig Verordening (EU) 2023/988 inzake algemene productveiligheid zijn afhankelijk van een doeltreffende follow-up door de voertuigeigenaar of de houder van het kentekenbewijs. Technische controles kunnen het terugroepen van voertuigen vergemakkelijken indien het gebrek dat tot de terugroepactie heeft geleid een ernstig risico voor de veiligheid of de gezondheid van de personen aan boord of van andere weggebruikers, of voor de omgeving vormt. Daarom moeten terugroepacties worden gekoppeld aan technische controles. Via deze koppeling moeten de lidstaten kunnen bepalen of een bepaalde terugroepactie gepaard moet gaan met een technische controle, en het gebrek dat ten grondslag ligt aan de terugroepactie kunnen indelen als een groot of gevaarlijk gebrek. De indeling van het gebrek kan het resultaat van de technische controle beïnvloeden en ertoe leiden dat het voertuig wordt geacht de controle niet te hebben doorstaan totdat het gebrek is hersteld en het herstel bij een volgende technische controle is geverifieerd.

- (15d) Het koppelen van terugroepacties en technische controles is afhankelijk van een betrouwbare en actuele informatiestroom van fabrikanten naar de bevoegde instanties en vervolgens naar de controlecentra. Die koppeling doet geen afbreuk aan de regels die ervoor zorgen dat de eigenaar van het voertuig of de houder van het kentekenbewijs naar behoren wordt geïnformeerd over de terugroepactie en in de gelegenheid wordt gesteld het voertuig ter controle en reparatie aan te bieden, en wijzigt geenszins de verantwoordelijkheden van fabrikanten en andere marktdeelnemers in de toeleveringsketen om passende corrigerende maatregelen te nemen, met inbegrip van het terugroepen van voertuigen, wanneer een voertuig, systeem, onderdeel of technische eenheid een ernstig risico vormt voor de veiligheid of gezondheid van personen aan boord of van andere weggebruikers of voor het milieu, noch draagt zij deze verantwoordelijkheden over aan overheidsinstanties.
- (16) [...].
- (17) [...]
- (18) Behalve aan geplande periodieke technische controles moeten voertuigen ook aan een technische controle worden onderworpen als de veiligheids- of milieusystemen en -onderdelen van het voertuig ingrijpend zijn gewijzigd of aangepast. Het gaat om gevallen waarin de voertuigcategorie of de emissieniveaus worden gewijzigd, bijvoorbeeld na de installatie van een deeltjesfilter of als een voertuig wordt omgebouwd om op een alternatieve brandstof te rijden of op een ander rijstelsysteem over te stappen. Dit vormt geen beletsel voor of beperking van nationale regelgeving inzake de goedkeuring van in de respectieve lidstaat ingeschreven gewijzigde of aangepaste voertuigen.
- (19) Om de digitale transitie te bevorderen en de kosten voor controlecentra te verlagen, moeten technische certificaten in een gestandaardiseerd elektronisch formaat worden afgegeven. Op verzoek moet ook een afdruk op papier van het technische certificaat worden afgegeven aan de persoon die het voertuig voor controle heeft aangeboden. De lidstaten moeten beide formaten aanvaarden als de eigendom van het voertuig wordt gewijzigd of als het voertuig in een andere lidstaat opnieuw wordt ingeschreven. Dit geldt ook voor het rapport van de nadere controle langs de weg.

- (20) Er moet worden gewaarborgd dat de verwerking van persoonsgegevens voor de uitvoering van deze richtlijn in overeenstemming is met het kader van de Unie inzake gegevensbescherming, met name Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad¹⁴. Overeenkomstig het beginsel van standaard gegevensbescherming moeten voor de controle van technische certificaten verificatietechnieken worden gebruikt waarvoor geen persoonsgegevens op individuele certificaten hoeven te worden doorgestuurd.
- (21) Om voor een adequate follow-up van gebreken te zorgen als een voertuig een periodieke technische controle in een andere lidstaat dan de lidstaat van inschrijving niet heeft doorstaan wegens een of meer grote of gevaarlijke gebreken, moeten het resultaat van de test en de termijn voor de daaropvolgende test aan de lidstaat van inschrijving worden meegedeeld en in het voertuigregister worden opgenomen. De daaropvolgende test moet binnen twee maanden in een van beide lidstaten plaatsvinden. Als een voertuig de periodieke technische controle niet heeft doorstaan vanwege een of meer gevaarlijke gebreken, moet de lidstaat of de bevoegde instantie bovendien, om onmiddellijke risico's voor de verkeersveiligheid of het milieu te vermijden, kunnen besluiten dat het voertuig in kwestie niet op de openbare weg mag worden gebruikt en de lidstaat van inschrijving kunnen verzoeken de vergunning voor het gebruik van het voertuig in het wegverkeer op te schorten totdat de gebreken zijn verholpen en bij een daarop volgende technische controle is vastgesteld dat die daadwerkelijk zijn verholpen. De opschorting moet worden opgetekend in het voertuigregister van de lidstaat van inschrijving.
- (22) Geknoei met of manipulatie van het emissiebeheersingssysteem, het hoogspanningssysteem met inbegrip van het accubeheersysteem, de demper of de veiligheidssystemen van een voertuig kan ernstige of gevaarlijke gebreken veroorzaken en moet worden bestraft met doeltreffende, evenredige, afschrikkende en niet-discriminerende sancties. Geknoei of manipulatie omvat onder meer de opzettelijke deactivering, wijziging of aanpassing van voertuigsystemen en -onderdelen, met als doel de oorspronkelijk door de fabrikant gespecificeerde functie te wijzigen om regelgeving of technische voorschriften te omzeilen.

¹⁴ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

- (23) De huidige voorschriften in de Richtlijnen 2014/45/EU en 2014/47/EU voor de onderlinge samenwerking tussen de lidstaten bij de uitvoering van die richtlijnen bieden de lidstaten niet de mogelijkheid om de juridische en technische status van een voertuig te controleren in grensoverschrijdende situaties. Om ook in dergelijke situaties voor meer doeltreffendheid te zorgen, moeten de lidstaten elkaar helpen om de richtlijnen systematischer uit te voeren. Er moeten derhalve regels worden vastgesteld voor de uitwisseling van informatie en voertuiggegevens, zodat de lidstaten elkaars voertuigregisters en databanken van technische controles kunnen raadplegen, met inbegrip van de inhoud van technische certificaten en rapporten van technische controles langs de weg. Het certificaat van overeenstemming dat wordt afgegeven op grond van Verordening (EU) 2018/858, moet ook onder die uitwisseling vallen. De lidstaten kunnen zorgen voor toegang tot gegevens overeenkomstig de in die verordening vastgelegde regels inzake gegevensuitwisseling.
- (24) Voor de uitwisseling van informatie over in de Unie ingeschreven voertuigen heeft de Commissie MOVE-HUB ontwikkeld, een platform voor de uitwisseling van berichten dat de nationale elektronische registers van de lidstaten met elkaar verbindt¹⁵. Het platform zorgt momenteel voor de onderlinge koppeling van de Europese registers van wegvervoer-ondernemingen (ERRU), het rijbewijzenetwerk (Resper), de registers van de opleiding van beroepschauffeurs (ProDriveNet), de registers van tachograafkaarten (TACHOnet) en de melding van storingen bij voertuigcontroles langs de weg (RSI)¹⁶.

¹⁵ Uitvoeringsverordening (EU) 2016/480 van de Commissie van 1 april 2016 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor de onderlinge koppeling van nationale elektronische registers van wegvervoerondernemingen en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 1213/2010 (PB L 87 van 2.4.2016, blz. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

¹⁶ Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2205 van de Commissie van 29 november 2017 betreffende nadere maatregelen in verband met de procedures voor de kennisgeving van bedrijfsvoertuigen met grote of gevaarlijke gebreken die zijn vastgesteld tijdens een technische controle langs de weg (PB L 314 van 30.11.2017, blz. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).

- (25) Voor de toepassing van de Richtlijnen 2014/45/EU en 2014/47/EU moeten de functies van MOVE-HUB worden uitgebreid om de noodzakelijke uitwisseling van informatie en voertuiggegevens mogelijk te maken. De lidstaten moeten daarom hun elektronische systemen met informatie over technische certificaten, voorlopige technische EU-certificaten en de geschiedenis van de kilometerstand aansluiten op MOVE-HUB, met het oog op uitwisseling van berichten. De lidstaten mogen hun eigen toepassingen of toepassingen van derden, waaronder het Europees voertuig- en rijbewijsinformatiesysteem (Eucaris), blijven gebruiken om verbinding te maken met het elektronische MOVE-HUB-systeem. De uitwisseling van informatie en gegevens via MOVE-HUB moet operationeel zijn binnen twee jaar na de vaststelling van de overeenkomstige uitvoeringshandelingen krachtens artikel 16 van Richtlijn 2014/45/EU en artikel 18 bis van Richtlijn 2014/47/EU.
- (26) Crisissen die het gevolg zijn van ernstige gebeurtenissen die zich binnen of buiten de Unie voordoen, kunnen de werking van het systeem van technische controles aanzienlijk verstoren. In tijden van crisis moeten de lidstaten de geldigheid van technische certificaten, met inbegrip van voorlopige technische EU-certificaten, kunnen verlengen. Onder voorbehoud van toestemming van de Commissie moeten de lidstaten de administratieve geldigheid van verlopen technische en voorlopige technische EU-certificaten met zes maanden kunnen verlengen. Als de crisis aanhoudt, moet de geldigheidsduur verder kunnen worden verlengd.
- (27) Lichte bedrijfsvoertuigen van categorie N1 worden intensiever gebruikt dan personenauto's, vaak in dichtbevolkte gebieden. Gezien het toegenomen aantal lichte bedrijfsvoertuigen van categorie N1 dat in de Unie aan het verkeer deelneemt, moeten ook die voertuigen aan controles langs de weg worden onderworpen om een gelijk speelveld voor commerciële exploitanten in de hele Unie te bevorderen en de veiligheids- en milieuprestaties verder te verbeteren.

- (28) In het geval van controles langs de weg is de screening van de uitlaatemissies van grote aantallen voertuigen met behulp van teledetectieapparatuur een doeltreffende maatregel om voertuigen met een hoge emissie op te sporen. De ervaring in sommige lidstaten heeft laten zien dat de detectiepercentages dan aanzienlijk toenemen ten opzichte van verplichte testmethoden. Teledetectieapparatuur kan systematisch worden ingezet om grote delen van het wagenpark in reële omstandigheden op de weg te screenen. Voertuigemissies zijn dynamisch, waarbij emissiepieken in specifieke omstandigheden vaker voorkomen, zoals bij een koude start. Eén enkele stationaire teledetectiemeting kan met succes aangeven dat een voertuig met hoge emissies defect is of gemanipuleerd is. Afhankelijk van de omvang van de gemeten overschrijding kunnen meerdere stationaire teledetectiemetingen nodig zijn om te bevestigen dat een voertuig een hoge uitstoot heeft. Omdat dergelijke gebreken en wijzigingen buitensporige emissies veroorzaken die risico's voor de menselijke gezondheid en het milieu inhouden, moeten ze worden hersteld, en elke vorm van geknoei moet worden bestraft.
- (28a) Teledetectie kan een controle langs de weg niet vervangen, maar kan worden gebruikt om voertuigen te selecteren voor verdere controle langs de weg. De controle van de teledetectiemetingen kan plaatsvinden in de vorm van een controle langs de weg onmiddellijk na een teledetectiemeting, of in een centrum voor technische controle. Aangezien bij teledetectie voertuigen met een hoge emissie worden opgespoord, ongeacht de lidstaat van registratie, moeten de lidstaat die het voertuig heeft geïdentificeerd en de lidstaat van inschrijving samenwerken om te zorgen voor een adequate follow-up, op basis van geharmoniseerde waarden voor voertuigen met een hoge emissie.

- (28b) Bij de controle langs de weg of in een controlecentrum moeten de testmethoden worden gevolgd die zijn opgenomen in respectievelijk de punten 8.1 en 8.2 van bijlage II bij Richtlijn 2014/47/EU en van bijlage I bij Richtlijn 2014/45/EU. Dit betekent bijvoorbeeld dat de emissies van een dieselauto of een licht bedrijfsvoertuig van categorie N1, uitgerust met een Euro 5b- of nieuwere motor, of van een zwaar bedrijfsvoertuig of touringcar van emissieklasse Euro VI, wanneer er sprake is van verdenking van het uitstoten van fijne deeltjes boven de wettelijke grenswaarde ten tijde van de goedkeuring, moeten worden geverifieerd aan de hand van deeltjesaantalmetingen overeenkomstig punt 8.2.3.1 van de desbetreffende bijlage. Voor dieselveertuigen zonder deeltjesfilter worden de emissies geverifieerd aan de hand van een opaciteitsmeting. De NO_x-emissies van dieselveertuigen worden geverifieerd volgens de nieuwe meetmethode overeenkomstig punt 8.2.3.3 in de desbetreffende bijlage. De lidstaten moeten de methode voor de verificatie van de uitlaatemissies van voertuigen van categorie L bepalen. De geluidshinder moet worden gecontroleerd aan de hand van een geluidsniveaumeter.
- (29) [...]
- (30) In Richtlijn 2014/47/EU is het minimumaandeel zware bedrijfsvoertuigen bepaald dat jaarlijks in de Unie langs de weg moet worden gecontroleerd, maar is geen streefcijfer vastgelegd op het niveau van de lidstaten, met als gevolg dat het moeilijk is om dat minimumaandeel te handhaven. Om te waarborgen dat controles langs de weg van bedrijfsvoertuigen bijdragen tot een betere verkeersveiligheid en minder luchtverontreiniging in de hele Unie, moet elke lidstaat elk jaar een aantal initiële technische controles langs de weg uitvoeren dat overeenkomt met ten minste 5 % van het totale aantal zware bedrijfsvoertuigen. Daarnaast moeten de lidstaten een aantal initiële technische controles langs de weg van lichte bedrijfsvoertuigen van categorie N1 uitvoeren dat overeenkomt met ten minste 10 % van het totale aantal initiële technische controles langs de weg van zware bedrijfsvoertuigen.
- (31) Om de digitale transformatie te bevorderen en de kosten in de vervoerssector te verlagen, moeten de lidstaten hun bevoegde instanties vragen om elektronische bewijzen van controles langs de weg te aanvaarden.

- (32) Voor de verkeersveiligheid is het van cruciaal belang dat de lading goed wordt vastgezet. Een visuele beoordeling van de wijze waarop de lading is vastgezet, moet in alle lidstaten een verplicht onderdeel zijn van de initiële controles langs de weg. Een nadere controle van de wijze waarop de lading is vastgezet, kan volgen op basis van de resultaten van de initiële controle langs de weg.
- (33) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze richtlijn te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend voor de specificatie van: a) de technische informatie en gegevens die nodig zijn voor technische controles en die ter beschikking van de bevoegde instanties moeten worden gesteld, b) de interoperabiliteitskenmerken en beveiligingsmaatregelen die van toepassing zijn op de QR-codes op technische certificaten, c) de nodige kenmerken en voorschriften voor het formaat en de inhoud van de uit te wisselen informatie en gegevens, d) het formaat waarin de gegevens over periodieke controles en controles langs de weg moeten worden meegedeeld, e) de voorschriften voor de voorbereiding van voertuigen en welke euronormen moeten worden opgenomen voor de meting van stikstofdioxide (NO_x) van compressieontstekingsmotoren in centra voor de technische controle, f) de methoden en grenswaarden voor de meting van het deeltjesaantal (PN) en die van de stikstofdioxide (NO_x) van elektrische ontstekingsmotoren g) de vast te stellen gemeenschappelijke grenswaarden voor uitlaat- en/of geluidsemissies die moeten worden gebruikt om door middel van teledetectie voertuigen met hoge emissies op te sporen en waarbij die opsporing moet leiden tot grensoverschrijdende follow-up. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad¹⁷.
- (34) [...]

¹⁷ 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>).

- (35) De doelstellingen van deze richtlijn, namelijk het verbeteren van de verkeersveiligheid, het bevorderen van het vrije verkeer van personen en het verminderen van de uitstoot van verontreinigende stoffen, kunnen niet voldoende door de lidstaten alleen worden gerealiseerd, omdat de nationale regels voor die voertuigcontroles tot uiteenlopende voorschriften zouden leiden. Bijgevolg worden dergelijke doelstellingen beter op het niveau van de Unie gerealiseerd door gemeenschappelijke minimumvoorschriften en geharmoniseerde voorschriften vast te stellen voor periodieke technische controles en technische controles langs de weg van voertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen. De Unie kan derhalve maatregelen treffen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.
- (36) De lidstaten moeten bij de uitvoering van Richtlijn 2014/45/EU regelmatig aan de Commissie de belangrijkste gegevens rapporteren over het totale aantal gecontroleerde voertuigen per categorie, de gecontroleerde gebieden en de afgekeurde punten. Voor controles langs de weg is minder frequente rapportage vereist.
- (37) Om de administratieve last tot een minimum te beperken en tegelijk het nut van de gerapporteerde informatie te waarborgen, moeten de lidstaten om de drie jaar verslag uitbrengen over de uitvoering van de Richtlijnen 2014/45/EU en 2014/47/EU.
- (38) Het systeem voor technische controles heeft een direct effect op de verkeersveiligheid, de geluidshinder en de uitstoot, en moet derhalve periodiek worden beoordeeld. Op basis van de input van de autoriteiten van de lidstaten moet de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad verslag uitbrengen over de doeltreffendheid van de bepalingen van Richtlijn 2014/45/EU, met inbegrip van het toepassingsgebied, de frequentie van de controles en de erkenning van voorlopige technische EU-certificaten, en de bepalingen van Richtlijn 2014/47/EU. Er moet bijzondere nadruk worden gelegd op de ervaring die wordt opgedaan met teledetectie, met het oog op de algemene integratie ervan, waar toepasselijk, in het systeem voor technische controles.

- (39) Overeenkomstig artikel 42, lid 1, van Verordening (EU) 2018/1725 is de Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming geraadpleegd. Hij heeft op [DD/MM/YYYY] een advies uitgebracht.
- (40) Overeenkomstig de gezamenlijke politieke verklaring van 28 september 2011 van de lidstaten en de Commissie over toelichtende stukken¹⁸ hebben de lidstaten zich ertoe verbonden om in gerechtvaardigde gevallen de kennisgeving van hun omzettingsmaatregelen vergezeld te doen gaan van een of meer stukken waarin het verband tussen de onderdelen van een richtlijn en de overeenkomstige delen van de nationale omzettingsinstrumenten wordt toegelicht. Met betrekking tot deze richtlijn acht de wetgever de toezending van die stukken gerechtvaardigd.
- (41) De Richtlijnen 2014/45/EU en 2014/47/EU moeten derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

¹⁸ PB C 369 van 17.12.2011, blz. 14.

Artikel 1

Wijzigingen in Richtlijn 2014/45/EU

Richtlijn 2014/45/EU wordt als volgt gewijzigd:

1) artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 1 wordt het zesde streepje vervangen door:

- “– twee- of driewielige voertuigen – voertuigcategorieën L3e, L4e, L5e en L7e met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm³, of met een nominaal continu maximumvermogen of nettovermogen van meer dan 11 kW;
- trekkers op wielen van de categorieën T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b en T4.3b die voornamelijk op de openbare weg worden gebruikt voor commercieel goederenvervoer.”;

b) in lid 2 wordt het zevende streepje vervangen door: “

- voertuigen in de categorieën L3e, L4e, L5e en L7e, met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm³, of met een nominaal continu maximumvermogen of nettovermogen van meer dan 11 kW, daar waar de lidstaten effectieve alternatieve verkeersveiligheidsmaatregelen hebben genomen voor twee- of driewielige voertuigen, in het bijzonder rekening houdend met de desbetreffende verkeersveiligheidsstatistieken van de afgelopen vijf jaar. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van dergelijke vrijstellingen.”;

2) artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 1 wordt vervangen door:

- “1. “voertuig”: elk motorvoertuig dat niet op rails wordt voortbewogen of een aanhangwagen daarvan, met uitzondering van trolleybussen, d.w.z. voertuigen die in verbinding staan met een elektrische leiding;”;

b) het volgende punt wordt ingevoegd:

“6 bis. “verbonden voertuig”: een met een draadloze verbinding toegerust voertuig dat in staat is kilometerstanden door te geven;”;

c) punt 10 wordt vervangen door:

“10. “goedkeuring”: een procedure waarbij een lidstaat certificeert dat een voertuig voldoet aan de relevante bestuursrechtelijke bepalingen en technische voorschriften als bedoeld in de Verordeningen (EU) nr. 167/2013, (EU) nr. 168/2013 en (EU) 2018/858;”;

d) punt 12 wordt vervangen door:

“12. “technisch certificaat”: een rapport van de technische controle in digitaal formaat, of een afdruk daarvan, dat/die kan worden geverifieerd overeenkomstig artikel 8, lid 2, en dat/die wordt afgegeven door de bevoegde instantie of een controlecentrum;”;

e) het volgende punt wordt ingevoegd:

“12 bis. “voorlopig technisch EU-certificaat”: een technisch certificaat dat is afgegeven door de bevoegde instantie of een controlecentrum dat is gevestigd in een andere lidstaat dan de lidstaat van inschrijving van het voertuig overeenkomstig artikel 8;”;

3) artikel 4 wordt vervangen door:

“Artikel 4

Verantwoordelijkheden

1. Elke lidstaat ziet erop toe dat voertuigen die op zijn grondgebied zijn ingeschreven, periodiek worden gecontroleerd overeenkomstig deze richtlijn.
2. Onverminderd lid 4 worden de technische controles uitgevoerd door de lidstaat waar het voertuig is ingeschreven of door een door deze lidstaat met deze taak belast publiek orgaan of door organen of instellingen die door deze lidstaat zijn aangewezen en onder toezicht ervan staan, met inbegrip van gemachtigde publieke of particuliere organen.

3. De lidstaten kunnen een technisch certificaat erkennen dat is afgegeven door een andere lidstaat dan de lidstaat waar het voertuig is ingeschreven. In dergelijke gevallen wordt dat technische certificaat beschouwd als gelijkwaardig aan het technische certificaat dat door de lidstaat van inschrijving is afgegeven. De lidstaten die besluiten een door een andere lidstaat afgegeven technisch certificaat te erkennen, stellen de Commissie en de andere lidstaten daarvan in kennis.
4. In het geval van voertuigen van de categorieën M1 en N1 kunnen de technische controles overeenkomstig artikel 8 ook worden uitgevoerd in een andere lidstaat dan de lidstaat waar het voertuig is ingeschreven. De lidstaat van inschrijving erkent de geldigheid van het in die andere lidstaat afgegeven voorlopige technische EU-certificaat.
5. Voertuigfabrikanten moeten technische informatie kosteloos en zonder onnodige vertraging ter beschikking stellen van de bevoegde instanties, in een formaat zoals vastgesteld door middel van de in lid 6 bedoelde uitvoeringshandelingen, op niet-discriminerende wijze en in een machineleesbaar formaat. Die bevoegde instanties kunnen besluiten om gecentraliseerde gegevensinstanties op te dragen de gegevensstroom van fabrikanten te organiseren en de toegang tot de technische informatie te beheren. De bevoegde instanties of de aangewezen gecentraliseerde gegevensinstanties stellen die technische informatie ter beschikking van de controlecentra.
6. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast tot nadere bepaling van de reeks technische gegevens die moet worden gebruikt voor de technische controle van de te controleren punten, over het gebruik van de aanbevolen testmethoden, en tot vaststelling van nadere regels betreffende het gegevensformaat en de procedures om toegang te krijgen tot de relevante technische informatie, zodat wordt gewaarborgd dat de identiteit van het voertuig en de daaruit volgende lijst van fabrieksgemonteerde opties volkomen duidelijk zijn. Die technische informatie kan met name instructies en gegevens omvatten over het gebruik van de elektronische voertuiginterface, diagnostische foutcodes, een inventarisatie van de integriteit en de correcte versie van de software, en een beschrijving en illustratie van waarschuwingsindicatoren of verklikkerlichten.

In die uitvoeringshandelingen wordt rekening gehouden met de voorwaarden voor en maatregelen betreffende de toegang tot OBD-informatie die zijn vastgesteld overeenkomstig aanhangsel 4 van bijlage X bij Verordening (EU) 2018/858. Het verstrekken van de door de Commissie overeenkomstig lid 1 aangemerkte technische informatie is echter kosteloos.

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

7. De lidstaten dragen er zorg voor dat de verantwoordelijkheden voor het in een veilige en verkeersgeschikte toestand houden van een voertuig in de nationale wetgeving worden beschreven.”;

4) het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 4 bis

Registratie van kilometerstanden

1. Iedere lidstaat moet ervoor zorgen dat de kilometerstanden, in aansluiting op de periodieke technische controles van voertuigen in de categorieën M1 en N1, of wanneer door autofabrikanten erkende reparateurs reparatie- of onderhoudswerkzaamheden aan deze voertuigen uitvoeren, worden opgenomen in een nationale databank of het nationale voertuigregister. De lidstaten voeren ook de verplichting in dat voertuigfabrikanten of hun vertegenwoordigers de kilometerstanden van verbonden voertuigen die eerstgenoemden hebben geproduceerd, om de drie maanden doorgeven, te rekenen vanaf de datum van eerste inschrijving van het voertuig. Deze kilometerstanden worden in die nationale databank of dat nationale voertuigregister geregistreerd.
2. De lidstaten kunnen ook eisen dat andere dienstverleners, zoals die welke reparatie- of onderhoudswerkzaamheden aan deze voertuigen verrichten, de kilometerstand registreren in de databank of het nationale voertuigregister als bedoeld in lid 1.

3. De lidstaten stellen de geschiedenis van de kilometerstand van door hen ingeschreven voertuigen ter beschikking van de controleurs, de houder van het kentekenbewijs en de in de lidstaten bevoegde instanties die verantwoordelijk zijn voor technische controles, herinschrijving van voertuigen, goedkeuring van voertuigen en het register of de databank als bedoeld in lid 1. De lidstaten kunnen besluiten de beoordeling van de kilometertellergeschiedenis uitsluitend ter beschikking van de controleurs te stellen.
4. De lidstaten treffen passende maatregelen om potentiële kopers van tweedehandsvoertuigen te wijzen op de toegang van de houder van het kentekenbewijs tot de geschiedenis van de kilometerstand van het voertuig, zoals vermeld in lid 3.
5. De lidstaten stellen de in lid 1 bedoelde gegevens over de kilometerstand die zijn opgeslagen in de nationale databanken of nationale voertuigregisters, ook ter beschikking van de nationale bureaus voor de statistiek en van de Commissie (Eurostat), overeenkomstig de artikelen 17 bis en 17 ter van Verordening (EG) nr. 223/2009*.
6. Geknoei met of manipulatie van de kilometerteller met het doel de registratie van de afstand van een voertuig terug te zetten of verkeerd weer te geven, wordt bestraft met doeltreffende, evenredige, afschrikkende en niet-discriminerende sancties.”;

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

5) artikel 5 wordt vervangen door:

“Artikel 5

Data en frequentie van de controles

1. Onverminderd de volgens lid 4 in de lidstaten toegepaste periode van flexibiliteit worden voertuigen onderworpen aan een technische controle, waarbij ten minste de volgende intervallen worden toegepast:
 - a) voertuigen van de categorieën M1 en N1: vier jaar na de datum waarop het voertuig voor het eerst is ingeschreven, en vervolgens om de twee jaar;
 - b) voertuigen van categorie M1 die worden gebruikt als taxi of ambulance, voertuigen van de categorieën M2, M3, N2, N3, O3 en O4: één jaar na de datum waarop het voertuig voor het eerst is ingeschreven, en vervolgens jaarlijks;
 - c) trekkers op wielen van de categorieën T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b en T4.3b die voornamelijk op de openbare weg worden gebruikt voor commercieel goederenvervoer: vier jaar na de datum waarop het voertuig voor het eerst is ingeschreven, en vervolgens om de twee jaar.

Voor de toepassing van punt a) van dit lid plannen de lidstaten, in het geval van de in artikel 4, lid 4, bedoelde technische controles, de daaropvolgende technische controle op zodanige wijze dat de geldigheidsduur van het voorlopige technische certificaat in acht wordt genomen.

2. De lidstaten stellen passende intervallen vast waarbinnen voertuigen van de categorieën L3e, L4e, L5e en L7e met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm³ of met een nominaal continu maximumvermogen of nettovermogen van meer dan 11 kW aan een technische controle moeten worden onderworpen.
3. Niettegenstaande de datum van de laatste technische controle van een voertuig, worden voertuigen aan een technische controle onderworpen als de veiligheids- en milieusystemen en -onderdelen van het voertuig ingrijpend zijn gewijzigd of aangepast.

4. De lidstaten of de bevoegde autoriteiten mogen, zonder de in lid 1 bepaalde intervallen te overschrijden, een redelijke periode vaststellen waarbinnen de technische controle moet worden verricht.”;

6) artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

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

b) lid 2 wordt vervangen door:

“2. Voor elk gebied als bedoeld in lid 1 verricht de bevoegde instantie van de lidstaat of het controlecentrum een technische controle die ten minste de in bijlage I, punt 3, bedoelde punten bestrijkt, waarbij de op de controle van deze punten van toepassing zijnde aanbevolen methode of een gelijkwaardige methode die is goedgekeurd door een bevoegde autoriteit wordt gebruikt, als beschreven in punt 3 van bijlage I. Bij deze controle mag tevens worden nagegaan of de respectieve onderdelen van het voertuig voldoen aan de toepasselijke veiligheids- en milieueisen die van kracht waren ten tijde van de goedkeuring of, in voorkomend geval, ten tijde van de aanpassing van het voertuig.

De controle wordt uitgevoerd met de huidige beschikbare technieken en apparatuur en zonder gebruik van gereedschap om voertuigonderdelen te ontmantelen of te verwijderen.

Uiterlijk... [DATUM INVOEGEN: 24 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn]s telt de Commissie uitvoeringshandelingen vast voor het bepalen van:

- a) de methoden voor de voorbereiding van het voertuig op de meting van de uitstoot van stikstofdioxide (NO_x) door compressieontstekingsmotoren en voor het bepalen van de euro-emissieklassen met betrekking tot die methoden;
- b) de methoden en de grenswaarden voor het meten van de deeltjesaantalemissies (PN) door elektrische-ontstekingsmotoren, als bedoeld in bijlage I, punt 8.2, subpunt 3.

De testprocedures moeten binnen vier jaar na de vaststelling van de uitvoeringshandelingen in gebruik zijn genomen in de controlecentra.

De Commissie kan uitvoeringshandelingen vaststellen om de methoden en de grenswaarden te specificeren, en om de euro-emissieklassen met betrekking tot die methoden vast te stellen, voor het meten van NOx uit elektrische-ontstekingsmotoren als bedoeld in bijlage I, punt 8.2, subpunt 3. De testprocedures moeten binnen vier jaar na de vaststelling van de uitvoeringshandelingen in gebruik zijn genomen in de controlecentra.

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

c) lid 3 wordt vervangen door:

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

d) het volgende lid wordt toegevoegd:

“4. Met het oog op de afgifte van een voorlopig technisch EU-certificaat overeenkomstig artikel 4, lid 4, wordt het voertuig, indien het is vervaardigd om aan de andere kant van de weg te rijden, niet onderworpen aan controles van de punten in bijlage I waarvoor geldt dat het voertuig niet is vervaardigd om eraan te voldoen in de lidstaat die de controle uitvoert.”;

7) artikel 8 wordt vervangen door:

“Artikel 8

Technisch certificaat en voorlopig technisch EU-certificaat

1. De lidstaten zien erop toe dat de controlecentra of, in voorkomend geval, de bevoegde instanties die een technische controle van een voertuig hebben verricht, voor dat voertuig een technisch certificaat of – in het in artikel 4, lid 4, bedoelde geval – een voorlopig technisch EU-certificaat afgeven, waarop ten minste de gestandaardiseerde elementen van de desbetreffende geharmoniseerde Unie-codes van bijlage II zijn aangegeven.

Met ingang van [inwerkingtreding + 4 jaar + 1 dag] waarborgen de lidstaten dat de technische certificaten en de voorlopige technische EU-certificaten worden opgeslagen als elektronische attestatie van attributen in Europese portemonnees voor digitale identiteit overeenkomstig Verordening (EU) nr. 910/2014 van het Europees Parlement en de Raad**.

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

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

- 1 bis. Een voorlopig technisch EU-certificaat is zes maanden geldig. De bevoegde instantie deelt het resultaat van de controle zonder onnodige vertraging en uiterlijk binnen vijf kalenderdagen mee aan de lidstaat van registratie.

Tenzij de lidstaat van inschrijving de door de betrokken lidstaat overeenkomstig artikel 4, lid 3, afgegeven technische certificaten erkent, vindt de daaropvolgende technische controle plaats in de lidstaat waar het voertuig is ingeschreven. Het voorlopige technische EU-certificaat bevat informatie hierover.

2. De lidstaten voeren de verplichting in dat controlecentra of, in voorkomend geval, de bevoegde instanties op verzoek een afdruk van het technische certificaat of het voorlopige technische EU-certificaat verstrekken aan de persoon die het voertuig ter controle aanbiedt. Die afdrukken zijn gebruikersvriendelijk en bevatten een interoperabele QR-code aan de hand waarvan de echtheid, geldigheid en integriteit ervan kunnen worden geverifieerd. Uiterlijk één jaar na de vaststelling van de in lid 8 bedoelde uitvoeringshandelingen voldoet de QR-code aan de in die uitvoeringshandelingen vastgelegde technische specificaties. De informatie in het certificaat wordt ook in voor mensen leesbare vorm weergegeven en wordt ten minste in de officiële taal of talen van de lidstaat van afgifte verstrekt.

3. Als een voertuig dat al in een andere lidstaat is ingeschreven, opnieuw wordt ingeschreven, erkent elke lidstaat, onverminderd artikel 5, het technische certificaat dat door die andere lidstaat is afgegeven, hetzij elektronisch, hetzij op papier, als een zelf afgegeven certificaat, op voorwaarde dat het technische certificaat nog geldig is wat betreft de frequentieintervallen die voor periodieke technische controles zijn vastgesteld door de lidstaat waar het voertuig opnieuw wordt ingeschreven.
- 3 bis. De lidstaten stellen de Commissie en de andere lidstaten onverwijld in kennis van elk nieuw model van het technische certificaat of het voorlopige technische EU-certificaat, en van de beschrijving van de gegevensreeks die op technische certificaten is voorzien als elektronische attestaties van attributen. De Commissie publiceert die modellen en beschrijvingen van de gegevensreeksen.
4. Naast het bepaalde in lid 3 erkennen de lidstaten de geldigheid van een technisch certificaat, hetzij in digitale vorm, hetzij op papier, wanneer een voertuig met een geldig bewijs van periodieke technische controle een andere eigenaar krijgt.
5. De controlecentra delen de informatie die is vermeld in de door hen afgegeven technische certificaten of voorlopige technische EU-certificaten langs elektronische weg mee aan de bevoegde instantie van de betrokken lidstaat. Deze uitwisseling vindt onverwijld plaats nadat elk technisch certificaat of voorlopig technisch EU-certificaat is afgegeven. De lidstaten bepalen de termijn gedurende welke de bevoegde instantie die informatie moet bewaren. Die termijn mag niet korter zijn dan 36 maanden, onverminderd de nationale belastingstelsels van de lidstaten.
6. De lidstaten kunnen besluiten dat de in het vorige technische certificaat of voorlopige technische EU-certificaat opgenomen informatie ter beschikking wordt gesteld van de controleurs.
7. De lidstaten zien erop toe dat de resultaten van de technische controle zo spoedig mogelijk worden meegedeeld aan of langs elektronische weg beschikbaar worden gesteld van de instantie die verantwoordelijk is voor de inschrijving van het voertuig. Die mededeling moet de in het technische certificaat vermelde informatie bevatten.

8. Uiterlijk [datum van inwerkingtreding + 2 jaar] stelt de Commissie uitvoeringshandelingen vast om de technische specificaties en regels vast te stellen met betrekking tot:
- a) de veilige afgifte en verificatie van de in de leden 1 en 2 bedoelde certificaten;
 - b) het waarborgen van de bescherming en beveiliging van persoonsgegevens;
 - c) de vaststelling van de gemeenschappelijke gegevensstructuur van technische certificaten en voorlopige technische EU-certificaten;
 - d) de afgifte en verificatie van een geldige, beveiligde en interoperabele QR-code;
 - e) het meedelen van betrouwbare uitgevers van technische certificaten en voorlopige technische EU-certificaten.

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

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

8) artikel 9 wordt vervangen door:

“Artikel 9

Follow-up van gebreken

1. Indien alleen kleine gebreken zijn vastgesteld, wordt geacht dat het voertuig de controle heeft doorstaan, worden de gebreken verholpen en wordt het voertuig niet opnieuw gecontroleerd.
2. Indien grote gebreken zijn vastgesteld, wordt geacht dat het voertuig de controle niet heeft doorstaan. De lidstaat of de bevoegde instantie beslist over de periode gedurende welke het voertuig in kwestie mag worden gebruikt voordat het een nieuwe technische controle moet ondergaan, die uiterlijk twee maanden na de eerste controle moet plaatsvinden. Het resultaat van de controle en de termijn tot de volgende controle worden meegedeeld aan de lidstaat van inschrijving en opgetekend in het voertuigregister overeenkomstig artikel 3 bis, lid 1, van Richtlijn 1999/37/EG van de Raad***. Die daaropvolgende controle mag plaatsvinden in de lidstaat waar het voertuig de oorspronkelijke controle niet heeft doorstaan, of in de lidstaat van inschrijving.
3. Indien gevaarlijke gebreken zijn vastgesteld, wordt geacht dat het voertuig de controle niet heeft doorstaan. De lidstaat of de bevoegde instantie kan beslissen dat het voertuig in kwestie niet op de openbare weg mag worden gebruikt en dat de vergunning voor gebruik ervan in het wegverkeer voor een beperkte periode moet worden opgeschort, zonder dat een nieuwe inschrijvingsprocedure vereist is. Een dergelijk verzoek tot opschorting wordt meegedeeld aan de lidstaat van inschrijving en de opschorting wordt opgetekend in het voertuigregister overeenkomstig artikel 3 bis, lid 1, van Richtlijn 1999/37/EG. Wanneer de gebreken zijn verholpen, wordt onverwijld een nieuw technisch certificaat afgegeven door de bevoegde instantie in de lidstaat van inschrijving waaruit blijkt dat het voertuig geschikt is voor het verkeer.

4. Geknoei met of manipulatie van het emissiebeheersingssysteem, het hoogspannings-systeem met inbegrip van het accubeheersysteem, de demper of de veiligheidssystemen van een voertuig dat/die grote of gevaarlijke gebreken veroorzaakt, wordt bestraft met doeltreffende, evenredige, afschrikkende en niet-discriminerende sancties.”;

*** 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>).

- 8 bis) in artikel 10 wordt de eerste alinea van lid 1 vervangen door:

“1. Het controlecentrum dat, of, in voorkomend geval, de bevoegde instantie van de lidstaat die de technische controle van een op zijn grondgebied ingeschreven voertuig of een technische controle overeenkomstig artikel 4, lid 4, heeft verricht, geeft een bewijs af voor elk voertuig dat een dergelijke controle heeft doorstaan, bijvoorbeeld een aantekening in het kentekenbewijs van het voertuig, een sticker, een certificaat, een verificatie langs elektronische weg, of enige andere gemakkelijk toegankelijke informatie. Het bewijs bevat een indicatie van de uiterste datum waarop de volgende technische controle plaats moet vinden.”;

9) artikel 16 wordt vervangen door:

“Artikel 16

Uitwisseling van gegevens tussen instanties van lidstaten

1. De lidstaten helpen elkaar bij de uitvoering van deze richtlijn. Ze wisselen informatie en gegevens uit, met name met het oog op het controleren, tijdens de technische controle, van de juridische en technische status van het voertuig, indien nodig in de lidstaat waar het is ingeschreven.
 - a. De lidstaten verlenen de bevoegde instanties van andere lidstaten en de door andere lidstaten erkende controlecentra toegang tot voertuigregistratiegegevens, gegevens over de inhoud van de conformiteitscertificaten, indien beschikbaar, het in het recentste technische certificaat vermelde resultaat of, in het in artikel 4, lid 4, bedoelde geval, het in de loop van de drie voorafgaande jaren uitgegeven voorlopige technische EU-certificaat, rapporten van technische controles langs de weg van ten minste de laatste drie jaar, en de geschiedenis van de kilometerstand van het voertuig die in nationale databanken is opgeslagen en ten minste de laatste drie jaar bestrijkt.
 - b. De lidstaten koppelen hun elektronische systemen voor de gegevens in de technische certificaten en in de voorlopige technische EU-certificaten en voor de geschiedenis van de kilometerstand aan elkaar via het door de Commissie ontwikkelde elektronische systeem MOVE-HUB, op zodanige wijze dat de bevoegde instanties en de erkende controlecentra van alle lidstaten de relevante databank of het nationale voertuigregister van alle andere lidstaten in realtime kunnen raadplegen.
 - c. Aan de verplichting van punt b) wordt geacht te zijn voldaan indien de lidstaten hun eigen toepassingen of die van derden, waaronder het Europees voertuig- en rijbewijsinformatiesysteem (Eucaris), gebruiken om gegevens uit te wisselen en verbinding te maken met het elektronische MOVE-HUB-systeem.

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

10) artikel 17 wordt als volgt gewijzigd:

a) het eerste streepje wordt vervangen door:

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

b) het derde streepje wordt vervangen door:

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

- 11) artikel 20 wordt vervangen door:

“Artikel 20

Verslaglegging

Uiterlijk 31 maart 2032 dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de uitvoering en de gevolgen van deze richtlijn, met name wat betreft de doeltreffendheid van de bepalingen inzake het toepassingsgebied, in het bijzonder met betrekking tot voertuigen van categorie L, de frequentie van de controles, de wederzijdse erkenning van technische certificaten in geval van herinschrijving van voertuigen die afkomstig zijn uit een andere lidstaat, en de erkenning van voorlopige technische EU-certificaten. In het verslag wordt ook nagegaan of de bijlagen moeten worden geactualiseerd, met name in het licht van technische vooruitgang en praktijken.”;

- 12) het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 20 bis

Mededeling van informatie aan de Commissie

1. Uiterlijk 31 maart 2030, en uiterlijk 31 maart van elk daaropvolgende derde jaar, delen de lidstaten de Commissie via het in artikel 28 van Verordening (EU) 2018/1999 van het Europees Parlement en de Raad**** bedoelde online rapportageplatform (“e-platform”) de gegevens mee die zijn verzameld over elk van de voorgaande drie kalenderjaren en over de voertuigen die op hun grondgebied zijn gecontroleerd. Die gegevens omvatten het volgende (per kalenderjaar):
 - a) het totale aantal gecontroleerde voertuigen;
 - b) het aantal gecontroleerde voertuigen per categorie;
 - c) de gecontroleerde gebieden en de afgekeurde punten, overeenkomstig punt 3 van bijlage I bij deze richtlijn.

2. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast tot bepaling van het formaat dat de lidstaten moeten gebruiken voor de mededeling via het e-platform van de in lid 1 bedoelde gegevens. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 19, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.
3. De Commissie brengt aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de overeenkomstig lid 1 verzamelde gegevens.”;

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

- 13) artikel 22 wordt vervangen door:

“Artikel 22

Verlenging van de geldigheid van technische certificaten in geval van crisis

1. Voor de toepassing van dit artikel wordt verstaan onder:
 - a) “crisissituatie”: een uitzonderlijke, onverwachte en plotselinge, natuurlijke of door de mens veroorzaakte gebeurtenis van buitengewone aard en omvang die plaatsvindt binnen of buiten de Unie, met aanzienlijke directe of indirecte gevolgen voor het wegvervoer, die ook voor de eigenaars of houders van in de lidstaten ingeschreven voertuigen of voor bevoegde nationale instanties de mogelijkheid verhindert of aanzienlijk beperkt om technische controles uit te voeren;
 - b) “crisisperiode”: de periode waarin een lidstaat door de Commissie overeenkomstig de in lid 2 vermelde procedure wordt gemachtigd om de in dit artikel genoemde maatregelen vast te stellen.

2. In geval van een crisissituatie die het grondgebied van een lidstaat geheel of gedeeltelijk bestrijkt, kan die lidstaat de zaak door middel van een naar behoren gemotiveerd verzoek aan de Commissie voorleggen met het oog op de vaststelling van een besluit waarbij die lidstaat wordt gemachtigd de in dit artikel genoemde maatregelen vast te stellen voor zijn gehele grondgebied of een deel daarvan. Die maatregelen mogen voor een periode van ten hoogste zes maanden worden toegepast. De Commissie kan op verzoek van de lidstaat toestaan dat de maatregelen met nog eens zes maanden worden verlengd zolang de crisissituatie voortduurt.
 3. De Commissie kan besluiten dat de crisisperiode is begonnen voordat de lidstaat in kwestie de zaak overeenkomstig lid 2 heeft voorgelegd.
 4. Als de Commissie van twee of meer lidstaten naar behoren gemotiveerde verzoeken ontvangt in verband met één enkele crisissituatie die hun grondgebied geheel of gedeeltelijk bestrijkt, kan zij één besluit vaststellen dat op al die lidstaten van toepassing is.
 5. Niettegenstaande artikel 5, lid 1, artikel 10, lid 1, en punt 8 van bijlage II kunnen de bevoegde instanties van de lidstaten de geldigheidsduur van technische certificaten voor alle of een aantal categorieën voertuigen die tijdens de crisisperiode zijn verstreken of zullen verstrijken, met maximaal zes maanden verlengen. Die periode kan telkens met telkens zes maanden worden verlengd zolang de crisis voortduurt en de Commissie dat goedkeurt.
 6. De door de lidstaten op grond van dit artikel vastgestelde maatregelen worden onmiddellijk ter kennis gebracht van de Commissie, die de andere lidstaten daarvan op de hoogte stelt en een bericht bekendmaakt in het Publicatieblad van de Europese Unie.”;
- 14) bijlage I, bijlage III en bijlage IV worden gewijzigd overeenkomstig bijlage I bij onderhavige richtlijn.

Artikel 2

Wijzigingen in Richtlijn 2014/47/EU

Richtlijn 2014/47/EU wordt als volgt gewijzigd:

1) artikel 1 wordt vervangen door:

“Artikel 1

Onderwerp

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

2) artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 1 wordt het volgende punt ingevoegd:

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

b) het volgende lid wordt ingevoegd:

“1 bis. De lidstaten die overeenkomstig Richtlijn 2014/45/EU jaarlijkse periodieke technische controles uitvoeren van op hun grondgebied ingeschreven voertuigen van categorie N1, te beginnen twee jaar na de eerste inschrijving van het voertuig, kunnen die categorie voertuigen van het toepassingsgebied van deze richtlijn uitsluiten.”;

c) lid 2 wordt vervangen door:

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

3) artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 13 wordt vervangen door:

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

b) punt 18 wordt geschrapt;

c) de volgende punten worden toegevoegd:

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

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

6) in artikel 5 worden de leden 1 en 2 vervangen door:

“1. Voor de in artikel 2, lid 1, punten a) tot en met d), bedoelde voertuigen voeren de lidstaten per kalenderjaar een totaal aantal initiële technische controles langs de weg uit dat overeenkomt met ten minste 5 % van het totale aantal van die voertuigen dat op hun grondgebied is ingeschreven.

2. Voor de in artikel 2, lid 1, punt a bis), vermelde voertuigen voeren de lidstaten per kalenderjaar een totaal aantal initiële technische controles langs de weg uit dat overeenkomt met ten minste 10 % van het totale aantal initiële technische controles langs de weg van de in lid 1 bedoelde voertuigen.”;

7) in artikel 6 wordt lid 1 vervangen door:

“Voor de toekenning van een risicoprofiel aan een onderneming kunnen de lidstaten de in bijlage I beschreven criteria gebruiken. Die informatie wordt gebruikt om ondernemingen met een hoge risicoclassificatiescore nauwlettender en vaker te controleren. Het risicoclassificatiesysteem wordt beheerd door de bevoegde instanties van de lidstaat.

Voor voertuigen die vermeld worden in artikel 2, lid 1, punten a), b) en c), waarborgen de lidstaten dat de informatie over het aantal en de ernst van de in bijlage II en, waar van toepassing, bijlage III bij onderhavige richtlijn bedoelde gebreken die zijn aangetroffen bij door individuele ondernemingen geëxploiteerde voertuigen, wordt ingevoerd in het krachtens artikel 9 van Richtlijn 2006/22/EG opgezette risicoclassificatiesysteem.”;

8) in artikel 7 wordt lid 1 vervangen door:

“1. De lidstaten verlangen dat bestuurders beschikken over het technische certificaat dat overeenkomt met de recentste periodieke technische controle en over het rapport van de recentste nadere technische controle langs de weg. De lidstaten verplichten hun instanties om elektronisch bewijs van dergelijke periodieke technische controles en controles langs de weg te aanvaarden.”;

9) artikel 9 wordt vervangen door:

“Artikel 9

Selectie van voertuigen voor initiële technische controles langs de weg

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

9 bis) het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 9 bis

Teledetectie

1. De lidstaten kunnen gebruikmaken van teledetectietechnologie om motorvoertuigen te screenen op de emissie van luchtverontreinigende stoffen en geluidshinder en kunnen op basis van teledetectie voertuigen selecteren voor een initiële technische controle langs de weg. De lidstaten kunnen ook gebruikmaken van teledetectie om voertuigen met een potentiële hoge emissie, waarvan de emissies kunnen worden geverifieerd in een controlecentrum zoals gedefinieerd in Richtlijn 2014/45/EU, op te sporen. De lidstaten die gebruikmaken van teledetectietechnologie stellen de Commissie daarvan in kennis.
2. De Commissie kan, op basis van de informatie die wordt aangeleverd door lidstaten die gebruikmaken van teledetectie overeenkomstig artikel 20, lid 3, uitvoeringshandelingen vaststellen waarbij een reeks gemeenschappelijke teledetectie-grenswaarden voor uitlaaten/of geluidsemissies worden vastgelegd, alsmede de bijbehorende nauwkeurigheidsvereisten zoals het uitvoeren van herhalingsmetingen, die moeten worden gebruikt om voertuigen met een hoge emissie op te sporen die overeenkomstig artikel 18, lid 3, in een andere lidstaat follow-up moeten krijgen. Er kunnen verschillende voorschriften worden vastgesteld voor vaste of mobiele teledetectieapparatuur en voor plume chasing, en er kunnen grenswaarden worden vastgesteld voor de opsporing van voertuigen met gebrekkige emissiebeheersingssystemen en voertuigen met gemanipuleerde emissiebeheersingssystemen.

Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 23, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.”;

10) artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

a) de tweede alinea van lid 1 wordt als volgt gewijzigd:

aa) punt a) wordt vervangen door:

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

bb) punt b) wordt vervangen door:

“b) voert de controleur een visuele controle uit van de technische toestand van het voertuig. Bij deze visuele beoordeling kan aanvullend gebruik worden gemaakt van specifieke apparatuur;”;

cc) punt c) wordt vervangen door:

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

b) lid 2 wordt vervangen door:

“2. Op basis van het resultaat van de initiële controle besluit de controleur of het voertuig of de aanhangwagen daarvan moet worden onderworpen aan een nadere controle langs de weg en aan een controle van de wijze waarop lading is vastgezet overeenkomstig artikel 13.”;

c) lid 3 wordt vervangen door:

“3. Een nadere technische controle langs de weg heeft betrekking op punten van de lijst in bijlage II die noodzakelijk en relevant worden geacht, waarbij net name rekening wordt gehouden met de veiligheid van remmen, banden, wielen en chassis en met overlastfactoren, alsook de aanbevolen methoden voor het controleren van deze punten.

Uiterlijk [DATUM INVOEGEN: 24 maanden na de inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn] stelt de Commissie uitvoeringshandelingen vast tot nadere bepaling van de methoden en grenswaarden voor het meten van de deeltjesaantalemissies (PN) van elektrische-ontstekingsmotoren als bedoeld in bijlage II, punt 3, subpunt 8.2. De testprocedures moeten binnen vier jaar na de vaststelling van de uitvoeringshandelingen in gebruik zijn genomen in de controlefaciliteiten.

De Commissie kan uitvoeringshandelingen vaststellen om de methoden en de grenswaarden te specificeren, en om de euro-emissieklassen met betrekking tot die methode vast te stellen, voor het meten van NOx uit elektrische-ontstekingsmotoren als bedoeld in bijlage I, punt 8.2, subpunt 3. De testprocedures moeten binnen vier jaar na de vaststelling van de uitvoeringshandelingen in gebruik zijn genomen in de controlefaciliteiten.

Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 23, lid 2, vermelde onderzoeksprocedure.";

11) artikel 13 wordt vervangen door:

“Artikel 13

Controle van de wijze waarop de lading is vastgezet

1. Tijdens controles langs de weg kunnen voertuigen worden onderworpen aan een nadere controle van de wijze waarop de lading ervan is vastgezet overeenkomstig bijlage III, teneinde na te gaan of de lading zodanig is vastgezet dat ze niet belemmert dat de rit veilig verloopt of geen bedreiging vormt voor het leven, de gezondheid, eigendommen of het milieu. Met controles wordt nagegaan of tijdens alle soorten verrichtingen met het voertuig, ook in noodgevallen of bij wegrijden op een helling:
 - a) ladingen slechts minimaal ten opzichte van elkaar, tegen wanden of over oppervlakken van het voertuig kunnen verschuiven;
 - b) ladingen niet buiten de laadruimte kunnen komen en niet van de laadvloer kunnen schuiven.
2. Onverminderd de eisen die gelden voor het vervoer van bepaalde categorieën goederen, zoals goederen die onder Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad***** vallen, worden het vastzetten en de controle van het vastzetten van de lading uitgevoerd overeenkomstig de beginselen en, waar passend, de normen van deel I van bijlage III bij deze richtlijn. Er kan worden gewerkt volgens de recentste versie van de in punt 5 van dat deel vastgelegde normen.

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

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

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

“4. Geknoei met of manipulatie van het emissiebeheersingssysteem, het hoogspanningssysteem met inbegrip van het accubeheersysteem, de demper of de veiligheidssystemen van een voertuig dat/die ernstige of gevaarlijke gebreken veroorzaakt, wordt bestraft met doeltreffende, evenredige, afschrikkende en niet-discriminerende sancties.”;

- 13) in artikel 16 wordt lid 2 wordt vervangen door:

“2. Na voltooiing van een nadere controle stelt de controleur een rapport op overeenkomstig bijlage IV. De lidstaten zorgen ervoor dat de bestuurder van het voertuig een elektronische kopie van het controlerapport ontvangt.”;

14) artikel 18 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

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

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

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

b) het volgende lid wordt toegevoegd:

“3. In de gevallen waarin een lidstaat die overeenkomstig artikel 9 bis gebruikmaakt van teledetectie, een in een andere lidstaat geregistreerd voertuig, door toepassing van de grenswaarden en nauwkeurighheidsniveaus die zijn vastgelegd in de in artikel 9 bis, lid 2, bedoelde uitvoeringshandeling, heeft aangemerkt als een voertuig met een hoge emissie, stelt die lidstaat de bevoegde instantie van de lidstaat van inschrijving via het in artikel 17 bedoelde contactpunt in kennis van de meetresultaten van teledetectie en, indien van toepassing, de aansluitende technische controle langs de weg. Indien er geen verdere controle langs de weg heeft plaatsgevonden, kan de lidstaat die de emissies heeft gemeten, de bevoegde instantie van de lidstaat van inschrijving verzoeken om follow-upmaatregelen te nemen die de lidstaat van inschrijving passend acht, zoals het onderwerpen van het voertuig aan een controle langs de weg of een technische controle waarbij de relevante emissies worden gemeten.”;

15) het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 18 bis

Uitwisseling van gegevens tussen instanties van lidstaten

1. De lidstaten helpen elkaar bij de uitvoering van deze richtlijn. Ze wisselen informatie en gegevens uit, met name met het oog op het controleren, tijdens een controle langs de weg van een voertuig, van de juridische en technische status van het voertuig, indien nodig in de lidstaat waar het is ingeschreven.
 - (a) De lidstaten verlenen de bevoegde instanties van andere lidstaten en de door andere lidstaten erkende controlecentra toegang tot de voertuigregistratiegegevens, de gegevens over de inhoud van de conformiteitscertificaten indien beschikbaar, het testresultaat in het recentste technisch certificaat, alle tijdens de laatste drie jaar verstrekte voorlopige technische EU-certificaten, de rapporten van technische controles langs de weg van ten minste de laatste drie jaar, en de geschiedenis van de kilometerstand van het voertuig, die in nationale databanken zijn opgeslagen.

- (b) De lidstaten koppelen hun elektronische systemen voor de gegevens in technische certificaten en de geschiedenis van de kilometerstand aan elkaar via het door de Commissie ontwikkelde elektronische systeem MOVE-HUB, op zodanige wijze dat de bevoegde instanties van alle lidstaten de relevante databank of het nationale voertuigregister van alle andere lidstaten in realtime kunnen raadplegen.
- (c) Aan de verplichting van punt b) wordt geacht te zijn voldaan indien de lidstaten hun eigen toepassingen of die van derden, waaronder het Europees voertuig- en rijbewijsinformatiesysteem (Eucaris), gebruiken om gegevens uit te wisselen en verbinding te maken met het elektronische MOVE-HUB-systeem.
2. Uiterlijk [DATUM INVOEGEN: 2 jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn] neemt de Commissie uitvoeringshandelingen aan tot vaststelling van de nodige regelingen voor de implementatie van de functies van het elektronische MOVE-HUB-systeem en tot nadere bepaling van de minimumeisen voor het formaat en de inhoud van de door de lidstaten uit te wisselen informatie en gegevens over voertuigen die aan technische controles worden onderworpen. Die uitvoeringshandelingen, waarbij de bescherming van persoonsgegevens wordt gewaarborgd, worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 23, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.
3. De in lid 1 bepaalde onderlinge koppelingen van elektronische systemen zijn operationeel binnen twee jaar na de vaststelling van de in lid 2 bedoelde uitvoeringshandelingen.”;

- 16) artikel 20 wordt vervangen door:

“Artikel 20

Mededeling van informatie aan de Commissie

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

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

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

3. De lidstaten die de Commissie overeenkomstig artikel 9 bis, lid 1, in kennis hebben gesteld van de inzet van teledetectie, delen de Commissie binnen een jaar na die kennisgeving de uitlaatemissies of geluidsniveaus, waar toepasselijk, per voertuigcategorie mee, alsook de nauwkeurigheidsvereisten zoals het uitvoeren van herhalingsmetingen, die zij hebben ingesteld om voertuigen met hoge emissie op te sporen, samen met samenvattingen van de desbetreffende meetresultaten. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van elke wijziging van die niveaus en eisen.”;

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

- 17) in artikel 21 worden het tweede en derde streepje vervangen door:
- “– bijlage II, punt 3, inzake de controlemethoden te actualiseren indien er efficiëntere en doeltreffendere controlemethoden beschikbaar worden, zonder de lijst van de te controleren punten uit te breiden,
 - bijlage II, punt 3, na een positieve kosten-batenbeoordeling aan te passen wat betreft de lijst van te controleren punten, de methoden, de redenen voor afkeuring en de beoordeling van gebreken in geval van veranderingen in de verplichte, voor typegoedkeuring relevante vereisten in de wetgeving van de Unie op het gebied van veiligheid of milieu.”;

18) artikel 24 wordt vervangen door:

“Artikel 24

Verslaglegging

Uiterlijk 31 maart 2032 dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de toepassing en de effecten van deze richtlijn. In het verslag wordt met name het effect op de verbetering van de verkeersveiligheid en op de vermindering van de emissies geanalyseerd.”;

18 bis) het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 24 bis

Evaluatie

Na ontvangst van de rapportages met betrekking tot teledetectie overeenkomstig artikel 20, lid 3, van ten minste vijf lidstaten, beoordeelt de Commissie de doeltreffendheid van teledetectie overeenkomstig artikel 9 bis.”;

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

Artikel 3

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk [DATUM INVOEGEN: 3 jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn] aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onmiddellijk mee.

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

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

Artikel 4

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

Artikel 5

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,
