

Brussel, 25 april 2025
(OR. en)

8259/25
ADD 6

Interinstitutioneel dossier:
2025/0096(COD)

TRANS 146
CODEC 473
IA 31

BEGELEIDENDE NOTA

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
ingekomen:	24 april 2025
aan:	mevrouw Thérèse BLANCHET, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
nr. Comdoc.:	SWD(2025) 97 final
Betreft:	WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE SAMENVATTING VAN HET EFFECTBEOORDELINGSVERSLAG bij 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 Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de kentekenbewijzen van voertuigen en voertuigregistratiegegevens die zijn opgenomen in nationale voertuigregisters en tot intrekking van Richtlijn 1999/37/EG van de Raad

Hierbij gaat voor de delegaties document SWD(2025) 97 final.

Bijlage: SWD(2025) 97 final

Brussel, 24.4.2025
SWD(2025) 97 final

WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE
SAMENVATTING VAN HET EFFECTBEOORDELINGSVERSLAG

bij

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

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

{COM(2025) 179 final} - {COM(2025) 180 final} - {SEC(2025) 119 final} -
{SWD(2025) 96 final} - {SWD(2025) 98 final} - {SWD(2025) 99 final}

A. Behoeftte aan actie

Wat is het probleem en waarom is het een probleem op EU-niveau?

Dit initiatief heeft tot doel het effect van de drie richtlijnen van het pakket technische controles op de verkeersveiligheid en de milieuprestaties van voertuigen te evalueren en verder te verbeteren. Ondanks de bestaande EU-wetgeving en de verbeteringen op het gebied van voertuigtechnologie, waaronder systemen voor actieve veiligheid en intelligente rijhulp in nieuwe voertuigen, rijden er nog steeds onveilige voertuigen rond op de wegen van de EU; ze zijn de belangrijkste oorzaak of een medebepalende factor van verkeersongevallen. Sommige onveilige voertuigen worden opgespoord tijdens periodieke technische controles of controles langs de weg, d.w.z. voertuigen met grote of gevaarlijke gebreken. Andere voertuigen worden misschien niet opgespoord omdat dit onmogelijk is bij periodieke technische controles of controles langs de weg of omdat ze niet hoeven te worden gecontroleerd. Het gaat onder meer om voertuigen met veiligheidsgerelateerde manipulatie en voertuigen met een onjuist vastgezette lading.

Het tweede probleem is de ontoereikende beheersing van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en geluidsemissies van voertuigen. Sommige van de tests die bij de huidige periodieke technische controles worden gebruikt, zijn niet langer voldoende gevoelig om emissieverstoringen op te sporen en de huidige testprocedures zijn niet geschikt om de beleidsdoelstellingen van de EU inzake luchtverontreiniging en geluidshinder te halen. De meting van stikstofdioxide-emissies (NO_x) of waarden voor deeltjesaantallen (PN) voor nieuwe auto's valt nog steeds niet onder het huidige pakket technische controles en er zijn momenteel geen EU-bepalingen voor het testen van voertuigen op manipulatie/defecten van NO_x-reductiesystemen of dieseldeeltjesfilters. Gezien deze tekortkomingen is de bijdrage van het pakket technische controles aan de vermindering van het aantal voertuigen met een hoge uitstoot minder relevant geworden. Bovendien zijn de richtlijnen niet doeltreffend om de regels in het grensoverschrijdende verkeer en de handel in voertuigen in de EU te handhaven.

De richtlijnen van het pakket technische controles werden onderworpen aan een evaluatie achteraf die "back-to-back" met de effectbeoordeling werd uitgevoerd. De conclusie van de evaluatie luidde dat de doelstellingen van het pakket technische controles om bij te dragen tot een betere verkeersveiligheid en de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door het wegvervoer te helpen verminderen, slechts gedeeltelijk werden verwezenlijkt. Defecte voertuigen worden mogelijk nog altijd niet opgespoord, aangezien sommige categorieën voertuigen in sommige lidstaten niet worden onderworpen aan periodieke technische controles of technische controles langs de weg, of omdat de frequentie of de omvang van de controles niet is aangepast aan de hogere veiligheids- en milieurisico's van die voertuigen. De vastgestelde tekortkomingen in het huidige pakket technische controles vereisen dat de richtlijnen worden aangepast om niet alleen de huidige behoeften, maar ook toekomstige uitdagingen aan te pakken, zoals het testen van geavanceerde rijhulpsystemen en geautomatiseerde systemen.

Het wegvervoer, en met name het goederenvervoer, is een internationale sector, waarbij de goedkeuring en controle van voertuigen wordt gereguleerd op EU- en internationaal niveau (VN/ECE). Daarom heeft het van nature een sterke grensoverschrijdende dimensie. De vastgestelde problemen bestaan in de hele Unie en hebben dezelfde onderliggende oorzaken.

Wat is het doel?

In overeenstemming met de Europese Green Deal en de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit zal met het initiatief worden bijgedragen tot het verbeteren van de verkeersveiligheid in de EU, tot duurzame mobiliteit en tot het bevorderen van het vrije verkeer van personen en goederen in de EU. De specifieke doelstellingen van het initiatief zijn 1) de consistentie, objectiviteit en kwaliteit van de technische controles van voertuigen van nu en van de toekomst waarborgen, 2) manipulatie aanzienlijk verminderen en de detectie van voertuigen met gebreken verbeteren zodat defecte/gemanipuleerde veiligheids- en emissiebeperkingsystemen (d.w.z. voor luchtverontreiniging en geluidsemissies) en fraude met de kilometerteller kunnen worden opgespoord en 3) de elektronische opslag en de uitwisseling van specifieke voertuiggegevens verbeteren, om zo het gebrek aan beschikbaarheid van dergelijke gegevens aan te pakken en de wederzijdse erkenning door de handhavingsinstanties te verbeteren.

Wat is de meerwaarde van maatregelen op EU-niveau (subsidiariteit)?

Aangezien het wegvervoer en de auto-industrie grensoverschrijdend op de interne en internationale markt actief zijn, is het veel efficiënter en doeltreffender om de problemen op EU-niveau aan te pakken dan op het niveau van de lidstaten. Hoewel de nationale praktijken van oudsher verschillen, zijn een bepaald minimumniveau van harmonisatie op het gebied van voertuigcontroles en gezamenlijk overeengekomen oplossingen voor de uitwisseling van voertuiggegevens tussen de lidstaten doeltreffender dan verschillende ongecoördineerde nationale oplossingen. Met gemeenschappelijke regels voor het testen van moderne voertuigtechnologieën (elektrische voertuigen (EV's), geavanceerde rijhulpsystemen (ADAS) en de meest recente emissiebeperkingsapparatuur) zullen de lidstaten schaalvoordelen realiseren en kunnen fabrikanten van testapparatuur op een homogenere markt opereren.

B. Oplossingen

Welke opties dienen zich aan? Is er een voorkeursoptie? Zo nee, waarom niet?

Er zijn vier beleidsopties (BO1a, BO1b, BO2 en BO3) ontworpen om de problemen aan te pakken. Bij alle beleidsopties worden de periodieke technische controles aangepast aan EV's en zijn nieuwe controleproducten in de vorm van de elektronische periodieke technische controles opgenomen (met inbegrip van het testen van de integriteit van de software van voor veiligheid en emissies relevante systemen). Ze omvatten ook nieuwe methoden voor emissietests voor zowel deeltjes als NO_x, die nodig zijn voor de aanpassing aan nieuwere emissiebeheersingstechnologieën, en voor de signalering van voertuigen met een hoge uitstoot, met inbegrip van voertuigen die zijn gemanipuleerd. Een technische controle na elke belangrijke wijziging die bijvoorbeeld betrekking heeft op de wijziging van het aandrijfsysteem of de emissieklasse, is ook in alle beleidsopties vereist, evenals de digitalisering van het technisch certificaat, waarbij nationale voertuigregisters aan elkaar worden gekoppeld en de reeks geharmoniseerde voertuiggegevens in die registers wordt uitgebreid. Alle beleidsopties voorzien ook in een verplichting voor de lidstaten om kilometerstanden in nationale databanken op te nemen en deze gegevens ter beschikking te stellen van andere lidstaten in het geval van herinschrijving.

Naast de gemeenschappelijke maatregelen is **BO1a** gericht op een efficiënter gebruik van voertuiggegevens (met betrekking tot de inschrijving en status), met inbegrip van de afgifte van kentekenbewijzen in digitaal formaat. **BO1b** is gericht op doeltreffendere technische controles met behulp van teledetectietechnologie, waarmee voertuigen met een potentiële hoge uitstoot kunnen worden geïdentificeerd die hetzij i) onmiddellijk nadat ze zijn gesignaleerd, kunnen

worden onderworpen aan een controle langs de weg, hetzij ii) kunnen worden uitgenodigd voor een emissietest in een technisch centrum. Bij deze optie zouden motorfietsen ook niet langer kunnen worden vrijgesteld van periodieke technische controles, zouden jaarlijkse emissietests van lichte bedrijfsvoertuigen verplicht worden gesteld en zou de controle van het vastzetten van de lading verplicht worden. Bij BO1b worden ook verplichte jaarlijkse periodieke technische controles voor voertuigen van tien jaar of ouder ingevoerd. Met BO1b zou het vrije verkeer van personen worden vergemakkelijkt door te eisen dat de lidstaat van inschrijving het door een andere lidstaat afgegeven certificaat van de periodieke technische controle voor een periode van maximaal zes maanden erkent, op voorwaarde dat de volgende periodieke technische controle wordt uitgevoerd in de lidstaat van inschrijving.

Bij **BO2** worden de meeste maatregelen van BO1a en BO1b gecombineerd. Deze optie omvat een aanvullende maatregel inzake gegevensbeheer, met als doel de procedures en de middelen voor toegang tot technische informatie van voertuigen (met inbegrip van in voertuigen aanwezige gegevens) te definiëren. Ook zouden er controles langs de weg worden ingevoerd voor lichte bedrijfsvoertuigen. **BO3** is de meest ambitieuze beleidsoptie, aangezien zij nog verder gaat wat betreft het harmoniseren van het toepassingsgebied en de methoden van technische controles en de wederzijdse erkenning van certificaten van periodieke technische controles. Bij BO3 wordt aan de maatregelen van BO2 een verdere uitbreiding van het toepassingsgebied van de periodieke technische controles toegevoegd tot alle motorfietsen, zonder uitzondering, en lichte aanhangwagens, en worden de controles langs de weg uitgebreid tot motorfietsen. Deze optie bevat ook de verplichting dat in andere EU-lidstaten afgegeven certificaten van periodieke technische controles zonder beperkingen door de lidstaat van inschrijving worden erkend.

BO2 is de voorkeursoptie, aangezien deze doeltreffend wordt geacht voor de verwezenlijking van de beleidsdoelstellingen, een hoge mate van doeltreffendheid en nettovoordelen oplevert en in overeenstemming is met het gevestigde nationale beleid op dit gebied.

Wat zijn de standpunten van de verschillende belanghebbenden? Wie steunt welke optie?

De voorkeursbeleidsoptie wordt ondersteund door de sector periodieke technische controles (CITA, FSD e.a.), consumenten (FIA), fabrikanten van testapparatuur (EGEA) en motorfietsfabrikanten (ACEM). De optie wordt ook gesteund door sommige lidstaten, met name de lidstaten die afhankelijk zijn van duizenden kleinere technische controlecentra. Wat de toegang tot en uitwisseling van informatie betreft, onderstreepten verschillende respondenten (waaronder CITA, EGEA en EReg) het belang van een vrije en gemakkelijke toegang tot in voertuigen aanwezige gegevens om een behoorlijke controle van voertuigen mogelijk te maken. De strengere eisen voor het vastzetten van lading die in deze optie zijn opgenomen, worden sterk gesteund door de logistieke sector.

C. Effecten van de voorkeursopties

Wat zijn de voordelen van de voorkeursoptie (indien van toepassing, anders belangrijkste gevolgen)?

Met BO2 zal worden bijgedragen tot de verbetering van de verkeersveiligheid in de EU, waarbij in de periode 2026-2050 naar schatting 6 912 levens zullen worden gered en 64 885 zwaar gewonden zullen worden vermeden ten opzichte van het basisscenario. De optie zal ook bijdragen tot duurzame mobiliteit door de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en de geluidsemissies te verminderen, wat zal leiden tot een besparing op externe kosten van naar

schatting 83,4 miljard EUR (uitgedrukt als contante waarde in de periode 2026-2050 ten opzichte van het basisscenario). De optie zal bijdragen tot het vergemakkelijken van het vrije verkeer van personen en goederen in de EU door het wegnemen van belemmeringen voor de herinschrijving van voertuigen in een andere lidstaat en de (beperkte) EU-brede erkenning van certificaten van periodieke technische controles.

BO2 zal naar verwachting aanzienlijke voordelen opleveren door de invoering van testmethoden voor de controle van elektrische voertuigen, betere emissietests (NO_x- en PN-metingen) en de invoering van testmethoden voor ADAS en andere veiligheidssystemen. Het jaarlijks testen van voertuigen ouder dan tien jaar zal niet alleen grote veiligheids- en milieuvoordelen opleveren, maar ook duizenden nieuwe banen, met name in lidstaten waar momenteel banen in de automobiellindustrie verloren gaan. Er worden ook voordelen verwacht als gevolg van de invoering van verplichte controles voor het vastzetten van lading en de maatregelen voor gegevensbeheer. Nieuwe manieren van testen, zoals plume chasing en teledetectie om de uitstoot van verontreinigende stoffen en geluidsemissies van grote aantallen voertuigen te screenen, zullen de detectie van voertuigen met een hoge uitstoot aanzienlijk efficiënter maken.

BO2 zal naar verwachting de detectie verbeteren en daardoor leiden tot minder defecte en gemanipuleerde voertuigen, ook door de uitbreiding van de controles langs de weg tot lichte bedrijfsvoertuigen. De optie zal naar verwachting leiden tot een aanzienlijke vermindering van de manipulatie van de kilometerteller als gevolg van de verplichting om de kilometerstand te registreren en de gegevens beschikbaar te stellen in geval van herinschrijving. De optie moet ook voordelen opleveren als gevolg van het verplichte elektronische technische certificaat, de invoering van het kentekenbewijs van voertuigen in digitaal formaat, de toegang tot rapporten van periodieke technische controles in nationale databanken en de uitbreiding van relevante voertuiggegevens in de nationale voertuigregisters. De totale voordelen van de voorkeursbeleids optie worden geraamd op 391,6 miljard EUR, uitgedrukt als contante waarde in de periode 2026-2050 ten opzichte van het basisscenario.

Wat zijn de kosten van de voorkeursoptie (indien van toepassing, anders belangrijkste kosten)?

De totale kosten van de voorkeursbeleids optie (BO2) worden geraamd op 65,9 miljard EUR, uitgedrukt als contante waarde in de periode 2026-2050 ten opzichte van het basisscenario. Het grootste deel bestaat uit administratieve kosten voor andere ondernemingen (d.w.z. voertuigeigenaren) in verband met aanvullende periodieke technische controles en samenwerking bij controles langs de weg met de overheidsinstanties (goed voor ongeveer 39 % van de totale kosten in BO2), gevolgd door aanpassingskosten voor centra voor periodieke technische controles (voor apparatuur, opleiding en extra controleurs om de controles uit te voeren), die ongeveer 35 % van de totale kosten in BO2 vertegenwoordigen. De administratieve kosten voor nationale overheidsinstanties houden voornamelijk verband met het opzetten van de databank voor kilometerstanden en de werking van het systeem (3,6 % van de totale kosten in BO2). De administratieve kosten voor burgers worden daarentegen geraamd op 21 % van de totale kosten in de voorkeursbeleids optie en worden veroorzaakt door de verplichte jaarlijkse controles van voertuigen ouder dan tien jaar, de invoering van controles langs de weg voor motorfietsen en de aanvullende emissietests voor voertuigen met een hoge uitstoot. Andere kosten maken een relatief klein deel van de totale kosten uit.

Wat zijn de gevolgen voor kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's) en het concurrentievermogen?

Er zullen extra kosten zijn voor kmo-controlecentra als gevolg van de aanpassing aan elektrische en hybride voertuigen, de opname van elektronische periodieke technische controles om de naleving van de verordening algemene veiligheid te controleren, verplichte PN- en NO_x-tests, aanvullende emissietests voor lichte bedrijfsvoertuigen en geluidstests van motorfietsen. Deze extra kosten hebben betrekking op de opleiding van controleurs en de aanschaf van de nodige apparatuur. Bijkomende kosten voor apparatuur betekenen echter extra inkomsten voor fabrikanten van garageapparatuur, waarvan vele ook kmo's zijn. Tegelijkertijd zullen ondernemingen die periodieke technische controles verrichten elke stijging van de kosten kunnen terugverdienen door de prijzen voor periodieke technische controles te verhogen, waardoor hun winstniveau behouden blijft en ook nieuwe inkomstenbronnen worden gewonnen. Vooral kmo's zullen profiteren van de 19 000 tot 20 000 nieuwe banen die zullen worden gecreëerd dankzij frequentere en efficiëntere tests. Hoewel grote ondernemingen die periodieke technische controles verrichten meer kunnen profiteren dan kleinere, zouden zij hier in beginsel allemaal baat bij moeten hebben. Tot slot zal een effectievere handhaving van het kader voor technische controles zorgen voor eerlijkere concurrentie, waarbij de mogelijkheden om prijsvoordeel te behalen op basis van lagere voertuignormen en het vermijden van het vereiste onderhoud van voertuigen worden beperkt.

Zijn er significante gevolgen voor de nationale begrotingen en overheden?

De voorkeursbeleids optie zal naar verwachting leiden tot eenmalige en terugkerende administratieve kosten voor de instanties van de lidstaten, die worden geraamd op 2,39 miljard EUR, uitgedrukt als contante waarde in de periode 2026-2050. Deze kosten zullen worden veroorzaakt door de maatregel om fraude met kilometertellers aan te pakken, waarbij een systeem moet worden ontwikkeld voor de registratie van kilometerstanden van voertuigen in garages en andere locaties voor reparatie. Uitgedrukt als contante waarde in de periode 2026-2050 worden de totale eenmalige en terugkerende administratieve kosten als gevolg van deze maatregel geraamd op 2,12 miljard EUR. Bovendien zullen de controles langs de weg van bestelwagens terugkerende administratieve kosten met zich meebrengen (d.w.z. arbeidskosten voor de aanvullende controles) die worden geraamd op 107,5 miljoen EUR, uitgedrukt als contante waarde in de periode 2026-2050 ten opzichte van het basisscenario.

De totale aanpassingskosten voor de voorkeursbeleids optie worden geraamd op 207,2 miljoen EUR, uitgedrukt als contante waarde in de periode 2026-2050 ten opzichte van het basisscenario, waarvan 29,7 miljoen EUR eenmalige kosten zijn. De belangrijkste extra aanpassingskosten voor de instanties zijn het gevolg van de invoering van teledetectie en de optie om plume chasing te gebruiken om NO_x-emissies van vrachtwagens te meten, alsook de installatie van geluidscamera's. Dit omvat eenmalige kosten voor de aankoop van de nodige apparatuur, het opzetten van de bijbehorende IT-infrastructuur en de bijbehorende opleiding van controleurs, alsook terugkerende kosten voor het onderhoud van de apparatuur en het gegevensbeheer, en arbeidskosten voor de controleurs die de plume chasing uitvoeren. De totale aanpassingskosten als gevolg van deze maatregel in de periode 2026-2050 worden geraamd op 192,9 miljoen EUR, uitgedrukt als contante waarde ten opzichte van het basisscenario.

Het initiatief zal naar verwachting ook kostenbesparingen opleveren voor nationale overheden, die voortvloeien uit de invoering van het technisch certificaat in elektronische vorm, de koppeling van nationale voertuigregisters en de afgifte van digitale kentekenbewijzen. De

besparingen zullen naar verwachting aanzienlijk zijn, tot 5,23 miljard EUR, uitgedrukt als contante waarde in de periode 2026-2050.

Evenredigheid

De voorkeursbeleids optie wordt geacht in verhouding te staan tot wat nodig is om de algemene beleidsdoelstellingen te verwezenlijken. Het toepassingsgebied van de optie is beperkt tot wat het best op EU-niveau kan worden bereikt (wat betreft de harmonisatie van de methoden en de omvang van de tests en het vinden van gemeenschappelijke oplossingen om te zorgen voor een efficiënte uitwisseling van en toegang tot de nodige voertuiggegevens). Hoewel sommige maatregelen gepaard gaan met aanzienlijke kosten, wegen de voordelen ruimschoots op tegen de kosten.

D. Evaluatie

Wanneer wordt het beleid geëvalueerd?

Vijf jaar nadat de herziene wetgeving is toegepast, voert de Commissie een evaluatie van het pakket technische controles uit om na te gaan in hoeverre de doelstellingen van het initiatief zijn bereikt, en verstrekt zij haar belangrijkste bevindingen over de uitvoering in het verslag aan de Raad en het Europees Parlement. Het verslag gaat, indien nodig, vergezeld van passende aanbevelingen.