

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Eerste Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20017
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/297326

Bijlage(n)
4

Datum 19 december 2022
Betreft Verslag Transportraad op 5 december 2022

Geachte voorzitter,

Hierbij bieden wij u een afschrift aan van het verslag van de Transportraad die op 5 december 2022 in Brussel plaatsvond.

Wij vertrouwen erop u zo voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/296562

Bijlage(n)
3

Datum 19 december 2022
Betreft Verslag Transportraad op 5 december 2022

Geachte voorzitter,

Met deze brief informeren wij u over de Transportraad die op 5 december 2022 in Brussel plaatsvond.

Daarnaast wordt u geïnformeerd over de Nederlandse inbreng in het kader van de publieke consultatie vanuit de Europese Commissie over de Richtlijn Gewichten en Dimensies. De inbreng op deze consultatie is als bijlage bijgevoegd. Als laatste bieden wij u de position paper aan die het kabinet heeft ingediend bij de Commissie met het oog op de herziening van het pakket van drie richtlijnen inzake technische controles van wegvoertuigen, ofwel het *Roadworthiness Package* (RWP).

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen

I. Verslag Transportraad 5 december 2022

De Raad¹ stelde een algemene oriëntatie vast over de herziening van de verordening Trans-Europese Transportnetwerken (TEN-T). Tevens nam de Raad conclusies aan over het toekomstbestendig maken van de binnenvaart (NAIADES III). Daarnaast stond er een aantal punten onder 'diversen' op de agenda die door de Europese Commissie (hierna 'de Commissie'), het Tsjechische Voorzitterschap, en verschillende lidstaten waren ingebracht.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/296562

Trans-Europese Transportnetwerken (TEN-T)

Het Voorzitterschap benadrukte het belang van de herziening van de verordening TEN-T voor de ontwikkeling van de transportinfrastructuur in de EU en de verschuiving naar duurzamer en efficiënter vervoer. Met de herziening wordt ingezet op de realisatie van grensoverschrijdende infrastructuurprojecten voor onder andere hogesnelheidstreinen. Ook wordt erop ingezet dat het infrastructuurnetwerk weerbaar wordt tegen klimaatverandering en goed verbonden is met de stedelijke mobiliteitsknooppunten. Verbeterde transportverbindingen tussen lidstaten zijn belangrijk voor het functioneren van de interne markt van de EU en ook voor de concurrentiepositie van de EU als geheel. De Commissie noemde de herziening van TEN-T een belangrijke mijlpaal voor het gezamenlijke Europese transport. Zowel het Voorzitterschap als de Commissie benadrukten ook te hebben voor de situatie van individuele lidstaten en goed te hebben geluisterd naar de diverse zorgen, maar ook blij te zijn dat iedereen achter de ambitie in het voorstel staat. De volgende stap betreft de onderhandelingen met het Europees Parlement. De transportcommissie van het Europees Parlement bepaalt een positie halverwege januari, en de plenaire vergadering van het Europees Parlement bepaalt zijn positie halverwege februari. Het Voorzitterschap, de Commissie en meerdere lidstaten, waaronder Nederland, benoemden daarnaast de oorlog in Oekraïne en het belang van de verbeterde verbindingen met Oekraïne, Moldavië en Georgië die zijn opgenomen in de herziening van de verordening TEN-T.

Hoewel de lidstaten de algemene oriëntatie steunden, hadden zij nog wel opmerkingen over zowel de eigen tracés en corridors als over de tekst van het voorstel. Vrijwel alle lidstaten maakten opmerkingen over het flexibel toepassen van de TEN-T technische vereisten met gebruikmaking van de mogelijkheden voor ontheffing, en het belang van extra financiële middelen in de Connecting Europe Facility of het Cohesiefonds.

Nederland sprak steun uit voor de algemene oriëntatie voor TEN-T, maar gaf ook aan dat de realisatie wel financieel haalbaar moet zijn. Het is van groot belang dat er een financieel voorbehoud is en dat er uitzonderingen gemaakt kunnen worden. Verder was Nederland kritisch over de nieuwe Europese bevoegdheden wat betreft waterwegen. Het vaststellen van referentiewaterniveaus moet een bevoegdheid blijven van individuele lidstaten en de rivierencommissies. Via een uitvoeringshandeling blijven lidstaten deze bevoegdheid voor een groot deel in handen houden, al speelt de Commissie wel een rol in de totstandkoming daarvan. Nederland stelde blij te zijn met de opname van de Lelylijn op het uitgebreide TEN-T netwerk en graag in de komende maanden verder te willen spreken over de mogelijkheid van opname op het uitgebreide kernnetwerk. Verder werd opgemerkt dat het vereiste van 160 kilometer per uur op het uitgebreide kernnetwerk niet

¹ De openbare sessies van de Transportraad van 5 december 2022 zijn terug te kijken via: <https://video.consilium.europa.eu/event/en/26341>

altijd haalbaar zal zijn op trajecten die voor zowel personenvervoer als goederenvervoer per spoor worden gebruikt. Voor deze tracés gaf Nederland aan gebruik te willen maken van de uitzonderingsmogelijkheden.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/296562

Het toekomstbestendig maken van de binnenvaart (Naiades III)

De Raad nam conclusies² aan over Naiades III. Het Voorzitterschap benadrukte het belang van de binnenvaart om de gehele transportsector CO₂-vrij te maken, en benadrukte daarnaast dat de binnenvaart energie-efficiënt en veilig is. Het Voorzitterschap wees op de impact van klimaatverandering op de binnenvaart, en benoemde dat de sector maatregelen nodig heeft om de modernisering en verduurzaming te versnellen en te stimuleren, naast infrastructuurinvesteringen en maatregelen om de aantrekkelijkheid voor werknemers in deze vervoersector te vergroten en de sector te helpen gelijke tred te houden met de digitale ontwikkelingen. Het Voorzitterschap erkende dat deze maatregelen vaak kostbaar en moeilijk uit te voeren zijn doordat de bedrijven uit de sector van oudsher vrij klein zijn en benadrukte daarom het belang van publieke financiering.

De Commissie onderschreef het belang van de binnenvaart in de logistieke ketens. De Commissie refereerde hierbij naar de Russische inval in Oekraïne en de solidariteitscorridors van de EU, die zij benoemde als een waardevolle en onmisbare levenslijn voor Oekraïne. De Commissie noemde ook dat een Europese, grensoverschrijdende aanpak nodig is om de volledige potentie van de binnenvaart te bereiken. Ook benadrukte ze hoe het Naiades III actieplan 2021-2027 werkt aan de *modal shift* naar binnenvaart en emissievrije schepen in 2050, in overeenstemming met de doelstelling van de Europese *Green Deal* en de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit. De Commissie waarschuwde dat gefragmenteerde en ongecoördineerde acties de toekomstige ontwikkeling van de interne markt van de EU alleen maar belemmeren, met meer administratieve complicaties en belemmeringen tot gevolg, een afname van het grensoverschrijdende verkeer en een grotere digitale kloof. Verder werd benadrukt dat we onze inspanningen moeten richten op het waarborgen van een betrouwbare, goed bevaarbare infrastructuur, meer digitalisering in de sector moeten brengen om de efficiëntie te vergroten, en de sector ondersteunen om de overgang te maken naar minder vervuilende en uiteindelijk emissievrije schepen.

Lidstaten met vaarwegen verwelkomden de conclusies, en benadrukten ook het belang van nieuwe technologische ontwikkelingen, zoals klimaat-neutrale brandstoffen en elektrische of waterstofmotoren. Lidstaten riepen op om de effectiviteit en veerkracht van de sector te vergroten om zo de uitdagingen van klimaatverandering aan te gaan.

Nederland verwelkomde de conclusies en het Naiades-actieplan van de Commissie, en benadrukte dat vervoer over de binnenwateren een duurzame vervoerswijze is die een belangrijke rol kan spelen bij de inspanningen van de EU om het gehele transportsysteem emissievrij te maken, zeker in het licht van de *Green Deal* en het *Fit-for-55*-pakket. Voor Nederland spelen de binnenwateren vanwege onze geografische ligging een cruciale rol voor het vrachtvervoer van onze havens naar het achterland en terug. Nederland onderstreepte ook het belang dat de binnenvaart zich ontwikkelt, en dat de sector toekomstbestendig wordt door schepen te verduurzamen, toegang te geven tot duurzame brandstoffen en infrastructuur en ervoor te zorgen dat onze waterwegen

² Raad van de Europese Unie (2022), Nr. 14847

bevaarbaar blijven. Nederland erkende dat hier financiering voor nodig is, en wees op de centrale rol van bestaande fondsen zoals Horizon Europe en de Connecting Europe Facility. Nederland wees ook op het enorme financieringstekort van 5 tot 10 miljard euro dat niet alleen met bestaande Europese of nationale instrumenten kan worden opgelost, en uitte zijn steun voor de realisatie van een speciaal fonds voor de binnenvaart, uiteraard binnen de grenzen van het huidige MFK, zoals aanbevolen door de Platina III-deliverables.

Nederland prees ook dat er in de conclusies rekening wordt gehouden met meer recente ontwikkelingen, zoals de solidariteitscorridors voor Oekraïne.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/296562

Diversen

Duurzame luchtvaart

Frankrijk vroeg samen met Nederland, België, Luxemburg en Portugal aandacht voor het versterken van duurzaamheid en rechtvaardigheid van de luchtvaartsector. Deze lidstaten riepen op om diverse duurzaamheidsmaatregelen mee te nemen in de geplande herziening van de EU Verordening 1008/2008. Nederland gaf samen met de groep lidstaten aan voorstander te zijn van minimumprijzen voor tickets, en van meer transparantie over de prijzen voor consumenten. Ook werd er opgeroepen om de mogelijkheid te verkennen om korte afstandsvluchten op milieugronden te verbieden, als er goed alternatief vervoer beschikbaar is. Ten slotte is ook aandacht gevraagd voor het belang van de sociale dimensie binnen de luchtvaart en een heldere definitie van de operationele basis van EU luchtvaartmaatschappijen.

Een aantal lidstaten benadrukte het belang van korte afstandsvluchten voor de bereikbaarheid van hun land en wezen erop dat er nog geen alternatieve spoorverbindingen zijn of dat die geografisch niet mogelijk zijn.

Tot slot benadrukte de Commissie dat verduurzaming van het transport inclusief luchtvaart een prioriteit is. Als voorbeelden noemde de Commissie Single European Sky 2+ (SES2+) en het Fit-for-55-pakket met ReFuelEU Aviation. Ze stelde dat als SES2+ zonder vertragingen ingevoerd zou worden, dit volgens de Commissie een grote stap vooruit zou betekenen voor duurzaamheid, zonder in te moeten leveren op bereikbaarheid. Ook gaf de Commissie aan dat het geen voorstander is van vluchten verbieden en het reguleren van de prijzen van tickets, omdat vrij verkeer van personen en goederen een groot goed is voor de EU.

In het kader van de verduurzaming van de luchtvaart is er tijdens de Transportraad niet gesproken over het effect op de concurrentiepositie als gevolg van Europese klimaatregels. Het kabinet hecht hier wel belang aan, zoals ook toegelicht in antwoord op de schriftelijke vraag van het lid Koerhuis in aanloop naar de Transportraad³. De mogelijkheden voor een Europese CO₂-grensheffing zijn echter beperkt, zoals ook in mei dit jaar aan uw Kamer is gemeld⁴. Richting uw Kamer is aangegeven de motie⁵ hierover van de leden Boucke en Koerhuis te zien als steun in de rug voor blijvende inspanning in Brussel, en dit punt te blijven benadrukken in de EU. Dit is dan ook gedaan in de Special Committee, waarmee ik de motie beschouw als uitgevoerd.

³ Kamerstukken II 2022-23, 21501-33-983

⁴ Kamerstukken II 2022-23, 31 936, nr. 935

⁵ Kamerstukken II 2022-23, 31936-975

Transportverbindingen met Oekraïne

Het Voorzitterschap en de Commissie gaven informatie over de transportverbindingen met Oekraïne. Ze benadrukten het belang van verbindingen met Oekraïne, Moldavië en Georgië en de investeringen in de solidariteitscorridors tussen de EU en Oekraïne. De EU heeft in de afgelopen maanden kans gezien het transport van graan via spoor, de binnenvaart en het wegvervoer te vergroten. De Commissie becijfert dat in de periode mei-september circa 12 miljoen ton graanproducten en oliehoudend zaden werden vervoerd via de solidariteitscorridors. Voor andere producten, zoals hulpgoederen en strategische goederen, blijven de solidariteitscorridors de primaire route voor Oekraïne. De Commissie heeft samen met de Europese Investeringsbank (EIB), de Wereldbank en de Europese Bank voor Wederopbouw en Ontwikkeling (EBRD) op 11 november een extra investering van € 1 miljard aangekondigd. Het betreft hier investeringen voor wederopbouw en de opwaarderingen van spoor-, weg- en binnenvaartverbindingen in Oekraïne en de directe grensoverschrijdende verbindingen met Roemenië en Moldavië.

Er werd verder benoemd dat de EU het luchtruim voor Rusland had gesloten en dat Rusland het lidmaatschap van de ICAO Raad kwijt is geraakt. Meerdere lidstaten spraken nogmaals hun steun uit voor Oekraïne en de solidariteitscorridors. Sommige lidstaten benoemden daarnaast aan de grenzen te zitten van wat qua volumes via de solidariteitscorridors vervoerd kan worden. Zonder investeringen in infrastructuur zijn hogere volumes niet haalbaar.

Nederland verwelkomde eerder al het initiatief van de Commissie voor de solidariteitscorridors met Oekraïne en zet zich in voor een eendrachtige en solidaire Europese respons op de Russische invasie van Oekraïne. Dit betreft onder andere het zoveel mogelijk steun verlenen aan Oekraïne, inclusief het bevorderen van economische samenwerking tussen de EU en Oekraïne.

Verkeersveiligheid

De Commissie vroeg aandacht voor de verkeersveiligheidstrends in de EU en extra inspanningen om de verkeersveiligheidsdoelstellingen te halen. De Commissie sprak het doel uit om in 2030 de hoeveelheid verkeersslachtoffers te halveren in vergelijking met 2017. Sommige lidstaten hebben significante verbeteringen gemaakt qua veiligheid, maar de Commissie vreest dat het doel niet behaald gaat worden en riep op om verkeersveiligheid een prioriteit te maken in de EU. Ook kondigde de Commissie aan dat ze aankomend jaar met meerdere wetgevende voorstellen zal komen om hieraan bij te dragen. Deze voorstellen zullen onder meer gaan over rijbewijzen, uitwisseling van gegevens over verkeersovertredingen, begeleid rijden, beginnende bestuurders en veiligheidseisen voor voertuigen.

Terugkoppeling '*Connected, Cooperative and Automated Mobility*' evenement

Op 29 november 2022 heeft het Tsjechische Voorzitterschap een deskundigenvergadering gehouden over het thema *Connected, Cooperative and Automated Mobility (CCAM)*. Dit stond in het teken van het ontwikkelen van de onderzoeks- en ontwikkelingsagenda van CCAM. Het Voorzitterschap benoemde dat CCAM de veiligheid en toegankelijkheid in het vervoer bevordert.

Informatie van het Tsjechisch Voorzitterschap over huidige wetgevingsvoorstellen

Het Voorzitterschap presenteerde de laatste stand van zaken van de onderhandelingen van een aantal lopende wetsvoorstellen op het gebied van transport.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/296562

Het gemeenschappelijke Europese luchtruim (*Single European Sky 2+*)⁶

Het Voorzitterschap heeft zes technische vergaderingen gehouden over hoofdstuk vier betreffende netwerkbeheer. Het Voorzitterschap stelde dat er vooruitgang is geboekt op verscheidene punten, zoals de definitie en uitvoering van netwerkfuncties. Er zijn echter nog veel openstaande kwesties, zoals de rol en structuur van het prestatieschema. Het voornemen van het Voorzitterschap was een triloog te houden met het Europees Parlement, maar de lidstaten hebben meer tijd nodig.

Het mondiale systeem voor compensatie en reductie van CO₂-emissies van de internationale luchtvaart⁷ (CORSA⁸)

Het Voorzitterschap gaf een toelichting op de stand van zaken met betrekking tot het besluit inzake de notificatie van luchtvaartmaatschappijen over door hen onder CORSA te compenseren emissies voor het jaar 2021. Er is gepoogd om de noodprocedure te gebruiken, maar het Europees Parlement heeft hier niet mee ingestemd. Plenaire stemming van het Europees Parlement is voorzien in december. De Raad zal de tekst direct aannemen na de stemming in het Europees Parlement.

Bijmengverplichting van duurzame luchtvaartbrandstoffen⁹ (ReFuelEU luchtvaart)

Het Voorzitterschap melde dat van alle transportgerelateerde Fit-for-55 voorstellen op ReFuelEU luchtvaart de meeste vooruitgang is geboekt in de onderhandelingen met het Europees Parlement. Op dit moment zijn de onderhandelingen nog steeds gaande. Grootste discussiepunt in de triloog is momenteel het wel of niet mogen gebruiken van de 'low carbon' waterstof, d.w.z. de mogelijkheid om waterstof van kernenergie te mogen maken. De onderhandelingen worden volgend jaar vervolgd onder Zweeds voorzitterschap. Er is overeenstemming bereikt met het Europees Parlement op veel punten, zoals reikwijdte van luchthavens en luchtvaartmaatschappijen, de overgangperiode, de rol van het agentschap en de rol van lidstaten. Over andere punten - zoals de definitie van duurzame luchtvaartbrandstoffen en de minimumdoelen voor bijmengen - zal nog overeenstemming bereikt moeten worden.

Alternatieve laad- en tankinfrastructuur (AFIR)¹⁰

Het Voorzitterschap benoemde de voortgang in de vorm van een georganiseerde triloog op 27 oktober en een geplande triloog op 13 december. Het Voorzitterschap wil zoveel mogelijk voortgang op de niet controversiële artikelen bereiken en hoopt op consensus op bepalingen omtrent vloeibaar gemaakt aardgas (LNG) in wegvervoer en maritiem transport, doelen voor walstroom op zee- en binnenvaartwegen, en de levering van elektriciteit aan stilstaande vliegtuigen. Verder wordt er nog gekeken naar rapportageverplichtingen, vereiste gebruikersinformatie en gemeenschappelijke technische kenmerken. Het

⁶ Kamerstukken II 2020-21, 22 112, nr. 2987

⁷ Kamerstukken II 2020-21, 22 112, nr. 3192

⁸ Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation

⁹ Kamerstukken II 2020-21, 22 112, nr. 3188

¹⁰ Kamerstukken II 2020-21, 22 112, nr. 3190

Voorzitterschap zal het dossier overdragen aan het Zweedse Voorzitterschap dat aan de slag zal gaan met de artikelen over de afstandsdoelen en capaciteitsdoelen voor alternatieve laad- en tankinfrastructuur.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/296562

Intelligente transportsystemen¹¹ (ITS)

In juni bereikte de Raad een algemene oriëntatie over de herziening van de ITS richtlijn. Het Europees Parlement nam een onderhandelingspositie aan op 26 oktober jl. Er komt een technische onderhandelingsbijeenkomst ter voorbereiding van de trilog op 15 december 2022. Het doel is dit dossier versneld af te handelen. Een belangrijk politiek onderwerp dat moet worden opgelost: de geografische reikwijdte en de uitroltermijnen voor essentiële ITS-gegevens en ITS-diensten. De standpunten van de Raad en het EP lopen hierin sterk uiteen, maar de intentie is om ook op dit vlak een uitweg te vinden.

Hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart¹² (FuelEU Maritiem)

Er heeft een informele trilog plaatsgevonden met het Europees Parlement en de tweede trilog staat gepland op 8 december. Er zijn vier technische voorbereidingsvergaderingen geweest zodat de Raad en het EP beter begrip voor elkaars standpunten kregen. Het Voorzitterschap beoogt tijdens de tweede trioloog een voorlopig akkoord te bereiken op een aantal elementen, zoals de geografische reikwijdte, afmetingen van de schepen, gemeenschappelijke beginselen en verslaglegging. Er zijn uitzonderingen afgesproken voor zeer afgelegen gebieden.

Roll-on roll-off passagiersschepen¹³

Het doel van dit voorstel is veerboten nog veiliger te maken wanneer water het autodek binnendringt. De eerste trilogvergadering was op 6 december jl. Hier is een akkoord bereikt.

Werkprogramma van het inkomende Zweedse Voorzitterschap

Tot slot presenteerde het aankomende Zweedse Voorzitterschap zijn werkprogramma voor het komend half jaar met vier punten waarop de focus zal komen te liggen¹⁴. Ten eerste, de veiligheidssituatie als gevolg van de Russische invasie van Oekraïne. Ten tweede het gezamenlijk nastreven van de groene transitie. Als derde uitdaging benoemde het inkomende Voorzitterschap het concurrentievermogen van Europa, met innovatie en onderzoek als belangrijke drijfveren. Als laatste werden de democratische waarden zoals vrijheid en individuele rechten genoemd en de rechtsstaat, als kernonderdeel van de waarden van de EU.

Ondertekening intentieverklaring samenwerking met Duitsland

En marge van de Transportraad ondertekende Nederland een gezamenlijke intentieverklaring met Duitsland ter versterking van de samenwerking van Rijkswaterstaat met de Duitse Autobahn GmbH. In de intentieverklaring wordt het bevorderen van lopende initiatieven, programma's en projecten op het gebied van verkeersmanagement benoemd en het aanjagen van ontwikkelingen op het gebied van nieuwe technologieën, zoals *Connected, Cooperative and Automated Mobility* (CCAM).

¹¹ Kamerstukken II 2021-22, 22 112, nr. 3322

¹² Kamerstukken II 2020-21, 22 112, nr. 3189

¹³ Kamerstukken II 2021-22, 21 501-08, nr. 863

¹⁴ Op 14 december 2022 heeft het Zweeds Voorzitterschap zijn werkprogramma gepubliceerd: <https://swedish-presidency.consilium.europa.eu/>

Ondertekening intentieverklaring estuaire vaart met België

Nederland tekende samen met België een intentieverklaring op estuaire vaart. Estuaire schepen zijn versterkte binnenschepen die voor korte trajecten op zee mogen tussen Belgische havens. België wil dit uitbreiden naar vaart van de zeehavens in België naar Nederlandse havens aan de Westerschelde (wat volgens de IMO-regelgeving geen estuaire vaart is). De intentieverklaring houdt in dat Nederland en België op korte termijn constructieve onderhandelingen zullen opstarten om juridische en praktische oplossingen te bereiken op grond waarvan internationale trajecten van estuaire schepen mogelijk zijn tussen de havens gelegen aan de Belgische kust en Nederlandse havens en kanalen gelegen op de Westerschelde. Er wordt naar gestreefd om uiterlijk op 31 januari 2023 de onderhandelingen te hebben afgerond in zoverre dat de gemaakte afspraken kunnen worden geformaliseerd.

II. Publieke consultatie Richtlijn Gewichten en Dimensies

In 2023 (verwachting: tweede kwartaal) zal de Commissie een voorstel presenteren voor een herziening van de EU-richtlijn 96/53/EC Gewichten en Dimensies. In deze richtlijn staat het kader beschreven voor de voertuigspecificaties bedoeld voor goederentransport via de weg. Het aankomende voorstel beoogt de richtlijn op een aantal punten te herzien, met meer nadruk op milieuvriendelijk transport, in lijn met de verwachtingen in het Fit-for-55-pakket.

Het kabinet heeft in de reactie op de publieke consultatie zijn steun uitgesproken voor een ambitieuze herziening, hoewel over het algemeen de richtlijn als een succes beschouwd wordt. Echter, sinds de eerste uitwerking van de richtlijn in 1996 hebben er grootschalige veranderingen in de transportsector plaatsgevonden, dus lijkt een herziening gepast. De kabinetsreactie focust op drie wijzigingen.

Ten eerste vraagt het kabinet om een gemeenschappelijk Europees beleid voor lange en zwaardere voertuigen (speciale voertuigen die tot 25m lang zijn, en tot 60 ton kunnen vervoeren). De huidige mogelijkheid tot nationale uitzonderingen begint voor deze voertuigen tot knelpunten te leiden, voornamelijk voor grensoverschrijdend verkeer. Ten tweede vraagt het kabinet om het maximaal toegestaan voertuiggewicht voor grensoverschrijdend vervoer van 40 ton naar 44 ton voor regulier transport te verhogen. Aangezien Nederland reeds 50 ton toelaat, lijkt het voor het kabinet gepast om hier een goede vorm van ambitie te vertonen gezien de bovenstaande uitdagingen. Ten derde vraagt het kabinet om meer handhavingsmogelijkheden omtrent overbelading.

De kabinetsreactie op de consultatie is als bijlage bijgevoegd.

III. Position paper over herziening pakket inzake technische controles ofwel het 'Roadworthiness Package' (RWP)

In de tweede bijlage bij dit verslag bieden wij u de position paper aan die het kabinet heeft ingediend bij de Commissie met het oog op de herziening van het pakket van drie richtlijnen inzake technische controles van wegvoertuigen.¹⁵ Uw Kamer is met een Kamerbrief¹⁶ op 4 november 2022 geïnformeerd over de Nederlandse bijdrage ten behoeve van de openbare raadpleging vanuit de

¹⁵ Richtlijn 2014/45/EU, Richtlijn 2014/46/EU, Richtlijn 2014/47/EU

¹⁶ Kamerstuk: 2022D45499

Commissie. Daarin is uw Kamer ook geïnformeerd over de inhoud van de herziening en welke richtlijnen het betreft.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

In dezelfde brief is uw Kamer toegezegd u nader te informeren over het vervolg. Deze toezegging wordt bij deze gestand gedaan door uw Kamer de ingezonden position paper toe te sturen. Het kabinet verwelkomt de herziening en ziet de noodzaak hiervan in om te kunnen anticiperen op technische ontwikkelingen, zoals "deels" zelfrijdende auto's, maar ook de verduurzaming van het wagenpark. Inspecties en keuringen van voertuigen moeten beter ingericht worden om manipulatie van emissie of veiligheidssystemen te kunnen ontdekken. Daarnaast anticipeert de herziening op digitalisering binnen de sector, en een betere data-uitwisseling tussen de lidstaten. Het digitaliseren van registratiedocumenten en het verder harmoniseren van het herregistratieproces kunnen de transparantie bevorderen, helpen fraude te voorkomen en administratieve lasten te verminderen.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/296562

Ook zorgt de herziening ervoor dat beter wordt aangesloten op andere Europese wetgeving, zoals de verordening over de algemene veiligheid van voertuigen¹⁷, waarin nieuwe eisen zijn opgenomen voor veiligheidsfuncties in auto's. Maar ook EURO7/VII¹⁸ en wijzigingen in de 'Triple R' richtlijn¹⁹ geven aanleiding tot de herijking van hoe we omgaan met de verantwoordelijkheden voor het voertuig gedurende de levensloop hiervan en de borging van deze verantwoordelijkheden in een alomvattend test- en toezichtstelsel.

De Commissie is voornemens om in het derde kwartaal van 2023 met een voorstel voor de herziening van dit pakket aan richtlijnen te komen.

¹⁷ Verordening (EU) 2019/2144

¹⁸ Voorstel van de Europese Commissie om strengere emissienormen (Euro7) te ontwikkelen: Procedure 2022/0365/COD

¹⁹ "Triple R" Directive 2005/64/EC: Typegoedkeuring van motorvoertuigen inzake herbruikbaarheid (reusability), recycleerbaarheid (recyclability) en mogelijke nuttige toepassing (recoverability)



Datum
9 maart 2022

Opgesteld door
Bescherming persoonlijke levenssfeer

Aan
Van
Europese Commissie
Bescherming persoonlijke levenssfeer

Memo

Openbare raadpleging over de herziening van Richtlijn 96/53/EG inzake gewichten en afmetingen van zware bedrijfsvoertuigen – Reactie Nederlandse overheid

Inleiding

Vanuit het perspectief voor en na 1996, beschouwt Nederland de richtlijn 96/53/EC als een succes dankzij het bevorderen van het vrije verkeer van goederen, de verkeersveiligheid en rondom arbeidsvoorwaarden voor de chauffeur. Echter, we vinden het gepast dat deze richtlijn nu herzien wordt, gezien de enorme uitdagingen die ons te wachten staan.

Leidde de richtlijn in eerste instantie tot harmonisatie van afmetingen en gewichten, is er in de afgelopen 26 jaar gaandeweg toch weer een grotere verscheidenheid in afmetingen en gewichten ontstaan tussen de lidstaten. Moeizame regulatie, samen met weinig greep op wat voor voertuigen er op onze infra rijdt, heeft gezorgd voor veel versnipperd beleid binnen Europa wat het niet gemakkelijker maakt voor ondernemingen die de grenzen oversteken. Met name in het zwaardere segment (High Capacity Vehicles en exceptioneel transport) is het grensoverschrijdend verkeer onvoldoende geregeld. Ten aanzien van level playing field en bescherming infrastructuur biedt de 96/53 weinig aan overheden om hierin goed te kunnen functioneren. Een aanpassing lijkt aldus gepast.

Er blijft een blijvende noodzaak tot productiviteitsverhoging in het grensoverschrijdend vervoer. COVID-19 heeft laten zien dat vervoer behoort tot de basisinfrastructuur van een samenleving. Het functionerend transportsysteem ligt echter onder druk door groeiend chauffeurstekort. Vervolgens, doordat sommige landen vasthouden aan een maximumvoertuiggewicht van 40T wordt veel meer diesel gebruikt. Beleid rondom afmetingen moet daardoor opnieuw bestudeerd worden, rekening houdend met de wensen van alle lidstaten. Tenslotte zullen de veranderingen rondom zero-emissie voertuigen de komende jaren de sector veranderen. De betrokken richtlijnen moeten aldus een reflectie zijn van deze veranderingen, en deze omwenteling dusdanig faciliteren.

In consultatie met onze uitvoeringsorganisaties RDW (Dienst Wegverkeer) en Rijkswaterstaat hebben we hiermee de volgende reactie opgesteld voor deze consultatie. We stellen dat aandacht gegeven moet worden aan bovenstaande uitdagingen. Daarom verlenen we hierbij enkele aanbevelingen rondom

afmetingen, en de mogelijkheid van EMS1 voertuigen Europees vast te leggen, die ook passen bij de uitgezette survey door de Europese Commissie.

Datum
18 juli 2022

Afmetingen en Gewichten

Nederland is voorstander van het voorstel om het maximaal toegestaan voertuiggewicht grensoverschrijdend vervoer van 40 ton naar 44 ton voor regulier transport te verhogen. Aangezien Nederland reeds 50 ton toelaat, lijkt het voor ons gepast om hier een goede vorm van ambitie te vertonen gezien de bovenstaande uitdagingen. Verder ziet het graag een verhoging naar 48 ton voor de inzet van vrachtoertuigen in gecombineerd transport.

Verder erkent Nederland de mogelijkheden rondom het verruimen van de maximaal toegestane voertuiglengte. Nederland stelt daardoor een ander perspectief voor dat verdere discussie vereist. Hier zou binnen Europa 25.25m voor de gehele vrachtautocombinatie en 14.90m voor de trailer mogelijk gemaakt kunnen worden. Landen zouden echter individueel kunnen afwijken van deze afspraak en op eigen grondgebied de maximale voertuiglengte van 18.75m en trailerlengte 13.60m handhaven indien dat hun voorkeur kent. Deze subtiele wijziging ten opzichte van de huidige regelgeving zou de dynamiek van het afmetingsbeleid kunnen veranderen en zorgt voor meer flexibiliteit voor de nationale overheden.

Overbelading blijft de grootste zorg kennen in Nederland, aangezien dit zorgt voor een enorme belasting voor de weginfrastructuur in alle landen en een ongelijk speelveld. Beter handhaving hierrond moet een prioriteit zijn van alle lidstaten, en dus ook van de Commissie. Weight in Motion-systemen, intelligente toegang en verplichte informatie in de cabine voor chauffeurs zijn allemaal mogelijkheden die verder uitgewerkt kunnen worden de komende jaren. Het leggen van een basis in de regelgeving voor zulke systemen moet een prioriteit kennen. Vanuit Nederland vragen we hier graag aandacht voor.

Tenslotte gaan we vanuit Nederland graag in gesprek met andere lidstaten over de uitwerking van deze voorstellen rondom afmetingen en gewichten, rekening houdend met de voorkeuren van andere lidstaten rondom configuratie van het voertuig, waaronder aslasten, en hun zorgen rondom de belasting van de weginfrastructuur.

EMS1 voertuigen

De mogelijkheden voor Langere en Zwaardere voertuigen (LZVs) – in Europese kringen beter gekend als European Modular Systems (EMS1), vrachtwagens tot 25.25m – zouden naar ons inzien gereguleerd moeten worden op Europees niveau. In Nederland geloven we dat EMS vervoer kan bijdragen tot een verhoogde competitiviteit, aan modal shift, verlaagde CO2 emissies vanwege minder ritten, en kan een (gedeeltelijke) oplossing bieden voor het huidige tekort aan chauffeurs.

Dit standpunt wordt gedeeld door nationale brancheorganisaties en verschillende lidstaten. LZV verkeer binnen Nederland is geregeld op basis van Directive 96/53, en vervolgens uitgewerkt in Beleidsregel Keuring en Ontheffingsverlening LZV van de RDW. Transport bedrijven kunnen een jaarlijkse ontheffing ontvangen, waardoor een LZV op een deel van het (voornamelijk) hoofdwegennet mag rijden. Over dit vrijgegeven wegennet is uitvoerig nagedacht door de RDW.

Datum
18 juli 2022

Nederland heeft recentelijk een bilateraal verdrag met Duitsland (2021) gesloten over grensoverschrijdend verkeer tussen deze twee lidstaten, en heeft al langer een verdrag binnen de Benelux over LZV verkeer. Echter, de voordelen voor Europese regelgeving zijn veel groter dan die voor bilateraal vervoer, om zo multimodaal vervoer een betere kans te geven, dus kent een Europees akkoord onze voorkeur.

Gezien Nederland reeds 60 ton toelaat bij EMS1 voertuigen, vormt het gewicht in principe geen hindernis. Wel vragen we om rekening te houden met nationale wetgeving rond aslasten en de lengte van de opleggers.

Een mogelijk knelpunt voor EMS grensoverschrijdend verkeer blijft vakbekwaamheid, en erkende certificaten hierover. CBR erkent wel Belgische certificaten van vakbekwaamheid, maar niet die van Duitsland. Chauffeurs moeten bij grensoverschrijdend vervoer tussen DUI en NL aldus beschikken over certificaten van beide landen. Onze voorkeur zou een Europese Standaard zijn dat vakbekwaamheid standaardiseert, maar we erkennen dat dit niet zomaar ontwikkeld kan worden en niet binnen deze richtlijn past.

Verder zal dan ook gekeken moeten worden naar verdere harmonisatie omtrent eventuele extra eisen die gesteld worden aan deze voertuigen. Denk hierbij aan zaken als bestreken baan van een dergelijk combinaties, eisen rondom zichtbaarheid, etc. Hierover horen we graag meer concrete voorstellen van de Commissie.

Begin dit jaar heeft Nederland steun verleend aan het Deense voorstel binnen "*Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013*" om het gebruik van EMS1 voertuigen toe te laten op het Europese TEN-T netwerk.

Het TEN-T wegennetwerk zou beschouwd moeten worden als het centrale wegennetwerk van Europa, waar goederenvervoer voornamelijk gebruik van maakt. Het Deense voorstel moedigt aan om de TEN-T infrastructuur zo te verstevigen dat EMS voertuigen hier overal op kunnen rijden. Verdere analyse en investeringen zullen hiervoor nodig zijn, maar dit kan beschouwd worden als een beginpunt.

Conclusie

De herziening van Directive 96/53 biedt een volgende kans om de bestaande uitdagingen aan te pakken. De uitbreiding van bilaterale verdragen zal op langere

termijn voor meer problemen zorgen dan oplossingen bieden. Een akkoord op Europees niveau zou aldus meer gepast zijn.

Datum
18 juli 2022

Netherlands position paper on the revision of the Roadworthiness Package (RWP)

Introduction

In the Smart and Sustainable Mobility Strategy, the EU reconfirmed its commitment to come to zero road fatalities by 2050 ('Vision Zero') and called for lifetime compliance of vehicles in relation to safety and emission standards. Ensuring that vehicles are roadworthy by having regular checks could contribute to these goals.

The Netherlands welcomes the revision of the RWP by the European Commission (EC), which comes at a good time. Many new developments will have an impact on how we will test vehicles in the future. The General Safety Regulation (GSR) outlines new safety features for vehicles. Furthermore, upcoming legislative developments such as Euro 7/VII and changes in RRR¹ and End-of-Life Vehicles (ELV), show that this is an excellent time to ensure lifetime compliance with a comprehensive testing and supervision scheme for vehicles. Inspections need to be better adapted to potential tampering with safety or emission-related systems. Finally, vehicle data and digitalisation play an increasingly important role. The improvement of data exchange between the Member States (MS), the digitalisation of registration documents and further harmonisation of the re-registration process will most likely result in more transparency, help to prevent fraud and reduce administrative burdens.

This position paper, a collaboration between the Dutch Ministry of Infrastructure and Water Management and the Netherlands Vehicle Authority (RDW), outlines the Netherlands' views and priorities regarding the revision of the three Directives of the RWP:

- Directive 2014/45/EC on periodic roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers (PTI Directive)
- Directive 2014/46/EC on the registration documents for vehicles
- Directive 2014/47/EC on the technical roadside inspection of the roadworthiness of commercial vehicles circulating in the Union (RSI Directive)

Contents

Directive 2014/45/EC – PTI Directive	p. 2
Directive 2014/46/EC – Registration documents Directive	p. 5
Directive 2014/47/EC – RSI Directive	p. 7

¹ "Triple R" Directive 2005/64/EC: Type-approval of motor vehicles with regard to their reusability, recyclability and recoverability

Directive 2014/45/EC – PTI Directive

General objectives

➤ **Lifetime compliance of vehicles in relation to safety and emissions standards**

The Netherlands is in favour of coherent European vehicle legislation based on a lifecycle approach, e.g. from design to final processing of the vehicle at the end of its life. This requires a continued link between manufacturers, authorities, repair and maintenance market and vehicle owners throughout the lifecycle of the vehicle in order to ensure lifetime compliance of the emission and safety control systems.² Vehicles should not be allowed to be altered, throughout the lifetime of the vehicle, in a way that it diminishes the original functioning of the emission and safety control, without further legal checks. It should be easy to check any deviations or alterations during a PTI or a road side inspection (RSI).

➤ **High quality, low costs**

The Netherlands believes that, across the EU, there should be uniform quality standards for the vehicle fleet subjected to PTI so that vehicles can be assessed according to a minimum standard, thereby improving vehicle safety. A general definition of the quality of PTI inspections and clear Key Performance Indicators (KPIs) can help achieve this. With an agreed standard, all Member States can take the appropriate national measures to ensure the quality standard is met.

The RDW is responsible for the enforcement of PTI under Directive 2014/45/EC in the Netherlands. The physical PTI is carried out by the automotive sector (by recognition holders and qualified PTI inspectors) and the RDW oversees the correct execution of PTI. The current Dutch PTI system ensures quality of control via its system of supervision and random spot checks.³ A significant advantage of the system is the low threshold for consumers to get their vehicles tested and repaired close to their home at a relatively low cost.

➤ **Maintain a system of reasonable and efficient testing**

Vehicles need to comply with safety and environmental performance criteria throughout their lifetime. Safety and emission-limiting systems must remain fully functional and up-to-date and should not be tampered with, this includes automated systems. The responsibility for this lies primarily with the owner of the vehicle and the manufacturer. However, during PTI, a check on the status of the vehicle can be done by extracting information from the vehicle for monitoring and data analysis, such as mileage (mileage charge), on board fuel consumption monitoring (OBFCM), battery status (EV), On Board Monitoring (OBM) fault history, software status, etc. In accordance with privacy legislation, only data required to conduct a PTI would be extracted.

The Netherlands believes that the ability to extract information as mentioned above should be brand neutral, and as simple and efficient as possible so that PTI remains affordable and accessible to consumers.

Main changes proposed

1) Scope and frequency of PTI

The Netherlands generally supports the extension of the scope of PTIs. As for vehicle categories O1 and O2, we would propose, for now, to only include category O2. O1 is currently not registered in the

² The Netherlands has also stressed the need for lifetime compliance in light of the soon to be published Euro 7 proposal. See a letter to the Dutch parliament for further information: [Kamerbrief over Non-paper Euro 7/VII | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#).

³ The RDW subjects at least three of every hundred vehicles to a random re-inspection after an inspection has been carried out, for the purpose of monitoring the proper performance of the inspection (Article 86, NL Road Traffic Act 1994).

Netherlands and we believe that to include O1 there should first be a clear indication that this will improve traffic safety and not lead to increased administrative burdens for citizens and businesses.

The current Dutch position on motorcycles and PTI, from a road safety perspective, is that a mandatory PTI might not be the most effective way to protect road safety for motorcycles. Previous research⁴ has indicated that the technical state of the vehicle is rarely the cause of an accident. Currently, the SWOV (Dutch Institute for Road Safety Research) is performing an in-depth study into the causes of motorcycle accidents. The results are expected in 2023. This might give new insights in the impact of the technical state of motorcycles on traffic accidents. The environmental aspect of a PTI for motorbikes has not been part of this current position.

As for frequency based on use, we would like to draw attention to the fact that vehicle characteristics related to frequency and scope must be clear and registered in the vehicle registration register. This should be organised at an EU level. Making the frequency dependent on mileage of the vehicle might be an option that could be further examined. The Netherlands is also in favour of conducting more research on the frequency of testing of electric vehicles.

2) Safety devices in vehicles

During the lifetime of a vehicle, the manufacturer must guarantee that safety systems such as ADAS will continue to function. The type approval authority monitors compliance. Additionally, the market surveillance authorities ensure compliance with requirements in legislation and that vehicles do not endanger health, safety, the environment or any other aspect of public interest protection. The regulation on cyber security should also cover manipulation and should match existing standards for software security such as UN Regulation No. R155 and UN Regulation No. R156. The operation of ADAS can still be adversely affected during the vehicle use phase due to wear and tear, damages or modifications to the vehicle. These are matters for which the owner of the vehicle is responsible. PTI does offer the opportunity to check whether the owner keeps these safety systems in the right condition (i.e. verification of error messages and correct software versions). It still needs to be examined how this can be executed, for example by looking at a link with recall.

3) Access to vehicle data

Modern vehicles are full of safety-related digital systems that hold meaningful data about the condition of a vehicle and the systems present in the vehicle. However, inspection of these systems during PTI can be troublesome or even impossible. Therefore, access to vehicle data is becoming more and more important to efficiently perform a complete inspection of a vehicle. For example monitoring CO₂, testing the eCall system, ensuring compliance with pollutant emission regulations or performing technical inspections and, in the near future, monitoring systems like ALKS.

At the same time vehicle manufacturers are restricting access to vehicle data because of security requirements. A balance needs to be found between providing the necessary safety and leaving room for authorities to efficiently perform their tasks. Authorities like the RDW need access to the required vehicle data to perform their tasks. It is important that data necessary for the performance of a PTI is accessible in a practical way and available free of charge to authorities such as RDW and authorised private bodies performing their legal tasks with the appropriate personal data protection in place.

ePTI

⁴ SWOV (2017). *Motorrijders*. SWOV-factsheet, april 2017. SWOV, Den Haag.

The Netherlands is in favour of developing vehicles such that inspections can be carried out easily and robustly. Requirements such as in the standard ISO20730 (ePTI) can help to make the PTI of a vehicle more efficient. The ISO standard for ePTI describes a vehicle interface to digitally perform a part of the PTI. The vehicle interface gives quick insight in digital systems, error codes, software versions and self-assessments of these systems.

The Netherlands is in favour of this development. To effectively make use of standardising ePTI requirements, it should be included in type approval requirements as the basis of vehicle development. However, the Netherlands would like to raise a few considerations for the European Commission to take into account:

- ISO20730 only mentions access via on-board diagnostics (OBD) while there is also potential in accessing vehicle data over-the-air (OTA). Public authorities performing legal tasks like a PTI should not be excluded from OTA data where needed, e.g. in cases where it can contribute to continuous compliance and proactive vehicle safety interventions;
- The ISO20730 standard also describes a required authorisation between the test equipment and the vehicle, but this might have a large impact on the Dutch PTI system, where around 10.000 workshops perform PTIs. As mentioned, it is important that data necessary for the performance of PTI is and stays accessible in a practical manner.
- There is also a risk that access will only be granted to a certain static minimum data set. This would undermine innovative solutions based on new vehicle data that becomes available over time.

4) Emissions

Directive 2014/45/EC states that a vehicle with a compression ignition engine (diesel) must be subjected to an opacity test. This opacity test is outdated for vehicles of Euro 5 and above.

PN-measurement

The Netherlands believes it is therefore necessary to replace the opacity test with a Particulate Number measurement. Belgium has recently introduced a new way of measuring PN-emissions. The Netherlands will introduce a similar system from January 2023 onwards. The Netherlands advises the EC to stimulate the introduction of PN-measurement systems throughout the EU. This will contribute to a level playing field within the EU. Member States that have introduced, or are about to introduce, PN-measurement in the near future, should be allowed to use a certain degree of flexibility when it comes to the type of tools used.

NOx-test for diesel

Pollutants such as NOx are harmful to people and the environment, causing respiratory illnesses, acidifying soil and surface water, and damaging vegetation. For diesel vehicles, the inspection of NOx emissions is currently not part of a PTI. Although modern diesel vehicles emit less pollutants than older vehicles, they can be subject to tampering and malfunctioning which again can increase emissions. The Netherlands therefore wishes to examine the possibilities for measuring NOx during PTI for diesel vehicles, such as access via the OBD system. Further research is needed to support this.

Directive 2014/46/EC – Registration documents

Main changes proposed

1) Access to and exchange of vehicle data

The access to vehicle data and other relevant safety-related information of vehicles should be improved. Better and more information exchange between the Member States will improve road safety and will help to fight fraud and trafficking in damaged and stolen cars. Therefore, it is important to exchange (more) data related to:

- Odometer readings;⁵
- Damage and history of damage information;
- PTI data and/or reports;
- Vehicle status (registration status, exported, dismantled, etc.);
- Information regarding open and repaired recall on vehicle.

More information exchange between the Member States, with the appropriate personal data protection measures in place, will also improve the re-registration process. This will reduce administrative burdens and thereby contribute to the proper functioning of the internal market.

Re-registration of a vehicle must be based on information of the exporting country. For the effective exchange of (more) data, further harmonisation of data exchange between the Member States is a must. The harmonisation has to be based on the definitions which are set out in the Certificate of Conformity.

Within EReg, the RDW has been working together with fellow European vehicle authorities on this subject for several years. The harmonisation of registration procedures and data quality is an import topic for Topic Group XXI. The delivered 2021 report⁶ on this issue can provide a good starting point for the new legislation. This report includes a minimum set of data elements that should be exchanged by the registration authorities. The Netherlands calls upon the European Commission to include this set of data elements in the mandatory list of Annex I referred to in Article 3(4) of Directive 2014/46/EC.

We also consider EUCARIS the suitable and efficient option for data exchange.

2) Increased digitalisation – mobile registration certificate

The revision of Directive 2014/46/EC should reflect technological developments. Digitalisation of registration documents should be included as an option. Digitalisation of the vehicle registration certificate can deliver the following benefits for the issuing Member States:

- *Frequent synchronisation* – Information in the digital registration certificate can be frequently synchronised with the data in the vehicle register
- *Immediate issuance* – The registration certificate can immediately be issued to the user and used for enforcement purposes
- *Fraud protection* – Better protection against document fraud due to digital protections
- *Improving enforcement* – By using the international standard – ISO18013 reading the document by i.e. enforcement is standardised

⁵ Six countries in the EU have already connected their mileage registration systems to each other via EUCARIS, facilitating information provision about imported cars from one country to the other. This could form a basis for an EU wide exchange.

⁶ EReg Topic Group XXI, Harmonisation of registration procedures and data quality, October 2021

- *Different data* – More (types of) data can be made available on the registration certificate for i.e. enforcement
- *Ownership of data* – Because of privacy by design, the owner controls which data is shared
- *Improved usability* – Owners will have all information and cards in one wallet
- *Decreased operating costs* – There will be less costs for producing and sending a physical document to the holder

The Netherlands proposes to include the option of issuing a digital vehicle registration certificate on a mobile device in accordance with the ISO18013 standard for national use, in addition to the paper vehicle registration certificate or the vehicle registration certificate on a smart card.

3) Extend article 3(3) regarding dismantled vehicles

The Netherlands also proposes an extension of the current Article 3, paragraph 3 of Directive 2014/46/EC regarding dismantled vehicles. The current regulations offer room to re-register a vehicle that has been registered as dismantled in another Member States. This should be made impossible to ensure that vehicles are dismantled according to the applicable standards (instead of being traded on as wrecks) and to reduce fraud with vehicles.

Directive 2014/47/EC – Roadside inspections

Main objective

➤ Expand the scope of the Directive

Directive 2014/47/EC currently focuses on inspections related to the technical condition of heavy-duty vehicles. The Netherlands calls for an expansion of the scope of this Directive to include measuring emissions during vehicle use, in addition to checking the technical condition of the vehicle.

In this context, a further expansion can be considered by also looking light commercial vehicles (N1) and motorcycle (L) categories, and adding matters related to measuring emissions and the prevention of noise nuisance from vehicles. In addition, consideration could be given to incorporating plume chasing checks as a roadside inspection. With plume chasing, the emissions are measured by a measuring vehicle that follows the vehicle while driving on the road. By expanding the scope to other vehicle categories, to emissions checks and sound level checks, sustainability, in addition to safety, will be given a fixed value within RSIs.

Additional changes proposed

1) Risk rating system

Article 6 of Directive 2014/47/EC describes that Member States have to prepare a risk profile using Annex 1 of that same Directive in order to calculate a risk score based on a number of factors.

The results of a minor defect, or of a good result, in another Member States are currently not shared. This means that the risk score of the transport operator is not calculated properly. The Netherlands believes that for the correct determination of the risk score, the checks carried out resulting in a minor defect or a good result in another Member States should also be reported and included in the risk rating system.

2) AdBlue

AdBlue-systems in vehicles can be manipulated, or no longer function and not be fixed, during the use phase and as a result the vehicle no longer meets the environmental requirements. Manipulation of AdBlue systems is punishable under EU legislation. During the RSI, the inspector must be able to detect deviations. The OBM should be able to determine and register system inconsistencies.

3) Electronic exchange and storage of data

The Netherlands supports the electronic exchange and storage of data, provision of cross-border access to RSI authorities, including aspects related to cyber security and data protection. Specifically, the electronic storage of RSI reports in national databases and provision of electronic access to RSI relevant data to RSI authorities in other Member States, by connecting national databases. This is currently already done for heavy duty vehicles in the ERRU data exchange system, where information on licenses and transport managers is exchanged between Member States upon request and infringement notifications forwarded to the Member States of registration through the EUCARIS System and an EU hub. RDW is the Dutch National Contact Point for the ERRU data exchange. It will be important to provide a suitable legal basis, and agree retention periods, for the processing of personal data.

We are also in favour of follow-up in the Member States of registration in case of a notification received after a ban or suspension abroad. This includes electronic storage and exchange of RSI information on detected dangerous defects or on defects that have led to a restriction or prohibition of the use of the vehicle, including information on follow-up measures taken by the Member States of registration.